



Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

Oggetto dell'atto:

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, la direttiva 1999/37/CE del Consiglio e la direttiva (UE) 2019/520 per quanto riguarda la classe di emissione di CO₂ dei veicoli pesanti con rimorchi

- **Codice della proposta:** COM(2023) 189 final del 4 maggio 2023
- **Codice interistituzionale:** 2023/0134(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Premessa: finalità e contesto

Si premette che la direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 24 febbraio 2022, che modifica le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520, per quanto riguarda la tariffazione dei veicoli per l'utilizzo di determinate infrastrutture (oggetto di modifica anche della proposta di direttiva in trattazione), risulta attualmente in corso di recepimento, essendo fissato al 25 marzo 2024 il termine per la sua attuazione.

La succitata direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio, di ennesima modifica della direttiva 1999/62/CE, ha preso in considerazione vari aspetti correlati ai principi "chi usa paga" e "chi inquina paga" in tema di tariffazione stradale, tra cui il cambiamento climatico. A tale fine ha consentito la differenziazione degli oneri stradali in base alle emissioni di CO₂ sia per i veicoli pesanti che per i veicoli leggeri, in modo da incentivare gli operatori a utilizzare veicoli più efficienti.

Poiché al momento dell'adozione della direttiva (UE) 2022/362 (febbraio 2022) non risultava ancora disponibile un quadro giuridico per la certificazione dell'effetto dei rimorchi sulle emissioni di CO₂ degli insiemi di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, non era stato possibile considerare i rimorchi per la differenziazione degli oneri stradali in base alle emissioni di CO₂. Il considerando 31 della direttiva, aveva pertanto previsto la possibilità per la Commissione di presentare una proposta legislativa di modifica della direttiva stessa, per includere l'effetto dei rimorchi e dei semirimorchi sulle emissioni di CO₂ delle combinazioni di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci ai fini della determinazione della riduzione degli oneri stradali una volta disponibili i valori legalmente certificati concernenti tale effetto. Tale circostanza è resa ora possibile con l'adozione del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione.

I rimorchi hanno un certo potenziale di riduzione delle emissioni di CO₂ degli insiemi di veicoli

ghe
f

pesanti adibiti al trasporto di merci e pertanto una misura orientata alla domanda che influisca sulla riduzione dei costi operativi dei rimorchi più efficienti dal punto di vista del consumo energetico può incentivarne una diffusione più rapida.

L'obiettivo principale della presente proposta è quindi stabilire le norme volte a includere l'effetto dei rimorchi sulle emissioni di CO₂ degli insiemi di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci nei sistemi di tariffazione stradale, che differenziano gli oneri stradali in base alle emissioni di CO₂ dei veicoli.

La presente proposta modifica, inoltre, le disposizioni vigenti della direttiva (UE) 2022/362 per quanto riguarda la differenziazione degli oneri per l'infrastruttura e dei diritti di utenza dei veicoli pesanti in funzione delle emissioni di CO₂, al fine di tenere conto anche della nuova struttura del regolamento (UE) 2019/1242, come risultante dalla sua revisione in base alla proposta COM(2023) 88 final, concernente gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti – HDV) attualmente all'esame del Consiglio Ambiente.

La proposta di direttiva in argomento integra la proposta di regolamento (COM(2023) 88 final) che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 estendendone l'ambito di applicazione al fine di stabilire obblighi per i costruttori di rimorchi con riguardo al loro nuovo parco veicoli e si applica pertanto al lato dell'offerta del settore del trasporto di merci su strada. La presente proposta si applica anche al lato della domanda di tale settore incentivando l'acquisto di rimorchi più efficienti da parte degli operatori dei trasporti.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

La base giuridica della direttiva 1999/62/CE è costituita dagli articoli 71 e 93 del trattato che istituisce la Comunità europea, attualmente articoli 91 e 113 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Le disposizioni della direttiva oggetto della presente proposta riguardano gli oneri stradali per i veicoli, un ambito cui si applica l'articolo 91 TFUE.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

Le competenze per disciplinare il settore dei trasporti sono condivise fra UE e Stati membri ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), TFUE. L'adeguamento delle norme esistenti, tuttavia, è di competenza esclusiva dell'UE. L'estensione delle norme dell'UE ai rimorchi è motivata dalla Commissione in considerazione degli effetti degli insiemi di veicoli sul cambiamento climatico, in quanto si tratta di veicoli che utilizzano le stesse infrastrutture stradali degli altri veicoli e contribuiscono comunque alle emissioni di CO₂.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

Le misure proposte contribuiscono unicamente al conseguimento degli obiettivi fissati, in

particolare di un'applicazione coerente dei principi "chi inquina paga" e "chi usa paga", e si limitano a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi dell'Unione di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. La Commissione sostiene che tali obiettivi vengono perseguiti in modo efficace in termini di costi, garantendo, al contempo, l'equità e l'integrità ambientale.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

La Commissione ha condotto alcune limitate consultazioni dei portatori di interessi prima di procedere all'adozione della proposta legislativa. Sono state condotte complessivamente "nove" interviste con rappresentanti di "sei" categorie di portatori di interessi (Ministeri dei Trasporti, operatori dei trasporti, rappresentanti delle autorità preposte alla conformità dei veicoli, fornitori di servizi di pedaggio, costruttori e organismi di normazione degli Stati membri). Il Ministero dei Trasporti italiano non è stato consultato preventivamente.

Per la valutazione quantitativa degli impatti economici, sociali e ambientali, la Commissione ha utilizzato la valutazione d'impatto effettuata per la revisione del regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio che, in seguito a una nuova presentazione, il 6 dicembre 2022 ha ricevuto il parere positivo del comitato per il controllo normativo. Nella valutazione d'impatto si è concluso che l'efficienza energetica dei rimorchi presenta notevoli margini di miglioramento e che tali misure apporterebbero un contributo efficiente sotto il profilo dei costi alla riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dai veicoli pesanti.

In termini economici i risparmi netti lungo il ciclo di vita dei veicoli variano da quasi 11 500 EUR nel caso dei rimorchi a timone refrigerati a oltre 42 500 EUR per i semirimorchi medi con cassone chiuso. La revisione prevede pertanto un obiettivo obbligatorio di miglioramento dell'efficienza energetica per il parco rimorchi nuovi che, essendo rivolto ai costruttori, costituisce una misura orientata all'offerta. Come nel caso dei veicoli a motore, tale misura orientata all'offerta sarebbe sostenuta da una misura complementare orientata alla domanda. La riduzione degli oneri stradali e quindi dei costi operativi degli insiemi di veicoli che utilizzano rimorchi più efficienti dal punto di vista del consumo energetico incide sulla domanda di tali veicoli, in quanto favorisce l'acquisto di rimorchi più efficienti dal punto di vista del consumo energetico e dunque più costosi. Tale incidenza è stata presa in considerazione anche nell'analisi costi/benefici della revisione della legislazione sulle norme in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti. Le modifiche della direttiva 1999/62/CE proposte dal presente atto sono strettamente connesse alla proposta di modifica del regolamento (UE) 2019/1242.

Si evidenzia che la proposta COM(2023) 88 final, concernente gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti – HDV) è ancora in corso di negoziazione presso il Consiglio (Ambiente).

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

gve ↗

La differenziazione degli oneri stradali prevista dalla presente proposta si applicherebbe esclusivamente ai rimorchi più efficienti. Questo significa che gli operatori stradali, i fornitori di servizi di pedaggio e gli esattori di pedaggi non sarebbero tenuti a registrare le informazioni riguardanti gli altri rimorchi.

La definizione delle classi di rimorchi è intesa a semplificare l'applicazione per le imprese con un numero considerevole di rimorchi. Secondo quanto indicato dalla Commissione nella relazione predisposta a corredo della proposta, la stessa dovrebbe avere sulla competitività un impatto positivo di modesta entità, dovuto alla differenziazione degli oneri, che determinerebbe un leggero aumento della diffusione di rimorchi più efficienti e favorirebbe, pertanto, l'innovazione. Questa proposta chiarisce, inoltre, le disposizioni che disciplinano la differenziazione degli oneri da infrastruttura, nonché per i diritti di utenza in funzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli a motore.

Un elemento molto importante da tenere in considerazione nel corso del negoziato sarà quello di evitare, che partendo da una proposta di limitata modifica della direttiva 1999/62/CE, si finisca poi per aprire varchi alla modifica anche di altri aspetti della medesima direttiva, alterando il delicato equilibrio ottenuto dall'Italia con il testo vigente (come introdotto dalla direttiva (UE) 2022/362 del 24 febbraio 2022), particolarmente in tema di maggiorazioni tariffarie.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

La proposta di direttiva è stata presentata dalla Commissione nella riunione del gruppo di lavoro "trasporti terrestri" del Consiglio il 17 maggio 2023. In tale sede, dalla delegazione italiana, sono state manifestate perplessità in merito alla procedura di adozione della proposta legislativa da parte della Commissione, in particolare per la limitata consultazione dei portatori di interessi che sono stati intervistati in numero veramente esiguo (9 interviste in totale), nonché per la tempistica, considerato che la proposta di modifica va ad incidere su un'altra direttiva in corso di recepimento, e risulta oltretutto basata su una proposta di regolamento ancora in fase di definizione. Questo crea ulteriori oneri a carico delle Amministrazioni, e non giova al principio di certezza del diritto.

Si ravvisano, infatti, due principali elementi di criticità. Il primo, legato appunto alla circostanza che la proposta va ad impattare su disposizioni che sono ancora in fase di attuazione nella maggior parte degli Stati membri. Ci troveremo, pertanto, a produrre nel Parlamento nazionale norme che già sappiamo che saranno inapplicabili. Il secondo profilo critico riguarda il fatto che la proposta presuppone l'avvenuta adozione di una proposta di regolamento, che risulta invece ancora in corso di discussione. Sarebbe più opportuno attendere il consolidamento dell'atto presupposto per evitare riferimenti incrociati di disposizioni di diverso livello, che rischiano di ingenerare confusione.

Per quanto riguarda le modifiche proposte all'art.3, che riguardano la direttiva 1999/37/CE (documento di immatricolazione dei veicoli) sarebbe utile prevedere un periodo di recepimento più lungo rispetto ai 12 mesi proposti (es. 24 mesi), al fine di poter adeguare le procedure

informatiche del CED e del DMS.

Non si è, al momento, a conoscenza dell'intendimento delle Presidenze di turno del Consiglio dell'Unione europea che si avvicenderanno nel corso dell'anno, di portare avanti la discussione sul dossier.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

Per una compiuta analisi dei costi gravanti sul bilancio nazionale, appare necessario attendere i futuri sviluppi negoziali relativi al progetto di norma di cui trattasi, considerato che le modifiche proposte all'art.3, che riguardano la direttiva 1999/37/CE, concernente il documento di immatricolazione dei veicoli, richiedono uno specifico adeguamento delle procedure informatiche del Centro elaborazione dati della motorizzazione.

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

Si evidenzia che la proposta va ad impattare su disposizioni ancora in corso di recepimento e questo non rende lineare il processo di attuazione.

Si segnala inoltre che per quanto riguarda le modifiche proposte all'art. 3, in ordine alla direttiva 1999/37/CE (documento di immatricolazione dei veicoli), sarebbe utile prevedere un periodo di recepimento più lungo rispetto ai 12 mesi proposti, per poter provvedere al conseguente adeguamento delle procedure informatiche del Centro elaborazione dati della motorizzazione.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto, la relazione dovrà/non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Una volta recepita la normativa recata dalla proposta di direttiva occorrerà adeguare le procedure informatiche del sistema elaborazione dati della motorizzazione, per quanto riguarda le modifiche previste dall'art. 3, in ordine al documento di immatricolazione dei veicoli.

La proposta prevede inoltre obblighi specifici di comunicazione da parte degli Stati membri alla Commissione per quanto riguarda la differenziazione degli oneri per l'infrastruttura o dei diritti di utenza in funzione delle prestazioni ambientali dei veicoli.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

L'iniziativa dovrebbe avere sulla concorrenza un impatto positivo di lieve entità dovuto alla differenziazione degli oneri, che determinerebbe un leggero aumento della diffusione di rimorchi più efficienti e favorirebbe così l'innovazione.

ghe

L'estensione degli obiettivi obbligatori di miglioramento dell'efficienza energetica per il parco nuovi rimorchi, essendo una misura rivolta ai costruttori, costituisce una misura orientata all'offerta del settore del trasporto di merci su strada

La riduzione degli oneri stradali e pertanto dei costi operativi delle combinazioni di veicoli che utilizzano rimorchi più efficienti sotto il profilo del consumo energetico, rappresenta invece una misura orientata alla domanda di tali veicoli, in quanto incentiva l'acquisto di rimorchi più efficienti dal punto di vista del consumo energetico, ma comunque più costosi, da parte degli operatori dei trasporti.

Altro



guc



Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17marzo 2015)

Oggetto dell'atto:

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, la direttiva 1999/37/CE del Consiglio e la direttiva (UE) 2019/520 per quanto riguarda la classe di emissione di CO2 dei veicoli pesanti con rimorchi

- **Codice della proposta:** COM(2023) 189 final del 4 maggio 2023
- **Codice interistituzionale:** 2023/0134(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)
Articolo 1 Modifiche della direttiva 1999/62/CE		
- Articolo 2, paragrafo 1: Modifica dell'articolo 2, paragrafo 1 della direttiva 1999/62/CE	Norma nazionale in corso di recepimento	
- Articolo 7 <i>octies bis</i> : Modifica dell'articolo 7 <i>octies bis</i> della direttiva 1999/62/CE al paragrafo 3 sono sostituiti il terzo e quarto comma	Norma nazionale in corso di recepimento	
- Articolo 7 <i>octies bis</i> : Modifica dell'articolo 7 <i>octies bis</i> della direttiva 1999/62/CE al paragrafo 7 è sostituito il primo comma	Norma nazionale in corso di recepimento	
- Articolo 7 <i>octies quater</i> : E' inserito il	Norma nazionale in corso di	

guc f

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

nuovo articolo 7 <i>octies quater</i> della direttiva 1999/62/CE	recepimento	
- Articolo 7 <i>undecies</i> , paragrafo 2 <i>bis</i> : Sostituzione del 1 comma della direttiva 1999/62/CE	Norma nazionale in corso di recepimento	
- Articolo 9 <i>quinquies</i> : Sostituzione del 1 comma della direttiva 1999/62/CE	Norma nazionale in corso di recepimento	
- Articolo 11, lettera c): Sostituzione della lettera c)	Norma nazionale in corso di recepimento	
- L'allegato della direttiva 1999/62/CE è aggiunto come allegato VIII	Norma nazionale in corso di recepimento	
Articolo 2 Modifica della direttiva (UE) 2019/520		
- Allegato I parte I della direttiva (UE) 2019/520: Sostituzione della parte I dell'allegato I	Allegato III parte I, del d.lgs. 5 novembre 2021, n. 153	
Articolo 3 Modifica della direttiva 1999/37/CE		
- Allegato I punto (V) della direttiva 1999/37/CE: Sono aggiunti i punti (V.11) e (V.12)	Allegato del DM 14 febbraio 2000 e s.m.i.	

gnc

f