



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234

Oggetto dell'atto:
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009.
- Codice della proposta: COM (2022) 586
- Codice interistituzionale: 2022/0365(COD)
- Amministrazione con competenza prevalente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Premessa: finalità e contesto

Le prescrizioni tecniche per l'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni inquinanti sono da tempo armonizzate al fine di eliminare ostacoli commerciali e garantire un elevato grado di protezione dell'ambiente e della salute. Con i regolamenti 715/2007/CE e 595/2009/CE sono state rispettivamente adottate le prescrizioni ed valori limite -attualmente vigenti- per le emissioni dei veicoli leggeri (EURO 6) e dei veicoli pesanti (EURO VI).

Nonostante i notevoli progressi compiuti nella riduzione delle emissioni inquinanti, il trasporto su strada continua ad essere il responsabile principale dell'inquinamento atmosferico. Secondo i dati forniti dalla Commissione europea, nel 2018 tale settore ha prodotto il 39 % delle emissioni nocive di NOx (il 47 % nelle zone urbane) e l'11 % delle emissioni totali di PM10. Ai fini del conseguimento della neutralità climatica entro il 2050 e della riduzione a zero delle emissioni di gas inquinanti, tutti i settori, compreso quello del trasporto su strada dovranno trasformarsi per conseguire tale obiettivo. Con il Green Deal europeo è stata annunciata l'adozione di una proposta di norme più severe in materia di emissioni di inquinanti atmosferici per i veicoli con motore a combustione (Euro 7). La proposta di regolamento in argomento si pone l'obiettivo di contribuire al raggiungimento degli obiettivi generali stabiliti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e dalla direttiva 2016/2284/CE sugli impegni nazionali di riduzione delle emissioni.

Nonostante la recente adozione dell'obiettivo di riduzione del 100 % delle emissioni di CO2 al 2035 per le autovetture ed i veicoli commerciali leggeri (COM (2021)556), il numero di veicoli immessi sul mercato dotati di motore a combustione interna (compresi quelli ibridi) resterà considerevole. Per tale ragione, la Commissione ritiene che gli obiettivi generali della proposta di regolamento siano giustificati sino a quando si continueranno a produrre ed immatricolare veicoli con motore a combustione interna; inoltre, le prescrizioni riguardanti le emissioni diverse da quelle allo scarico come quelle prodotte dai sistemi di frenatura e dagli pneumatici si applicheranno anche ai veicoli a zero emissioni. Pertanto, le due norme - sulle emissioni di CO2 e sugli inquinanti (rappresentata dalla proposta in argomento) - sono da considerarsi complementari ai fini del conseguimento del duplice obiettivo di azzeramento delle emissioni di CO2 e di gas inquinanti, come previsto dal Green Deal europeo, contribuendo così alla transizione verso la mobilità sostenibile.

Per quanto riguarda, i principali contenuti della proposta di regolamento si evidenziano i seguenti:

- obblighi dei costruttori per l'omologazione dei veicoli a motore, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti per quanto concerne le emissioni inquinanti e la durata delle batterie. In particolare, è prevista la possibilità per i costruttori di dichiarare prestazioni migliori con limiti di emissione più bassi e/o una migliore durata delle batterie, nonché di munire i veicoli di tecnologie di *geofencing* per consentire la marcia in modalità a zero emissioni. I costruttori sono tenuti a rispettare prescrizioni specifiche di durata dei veicoli;
- obblighi degli Stati membri in tema di omologazione e vigilanza del mercato, in particolare per quanto concerne il ruolo delle autorità nazionali di omologazione e le date di entrata in vigore, le disposizioni specifiche per i componenti e le entità tecniche indipendenti e per i reagenti di consumo e i sistemi antinquinamento;
- ruolo della Commissione e delle parti terze per quanto concerne la conformità in servizio e la vigilanza del mercato;
- prove e le metodologie specifiche che i costruttori e le autorità devono applicare per ciascuna categoria di veicoli ai fini della dimostrazione della conformità alle prescrizioni e agli obblighi del regolamento;
- disposizioni generali sui poteri conferiti alla Commissione per adottare atti delegati, sulla procedura di comitato e sugli obblighi di comunicazione per gli Stati membri (articolo 18);
- disposizioni finali sull'abrogazione dei vigenti regolamenti 715/2007/CE 595/2009/CE e sull'entrata in vigore.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

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

La proposta rispetta il principio di attribuzione. La base giuridica della proposta è l'articolo 114 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), concernente il ravvicinamento delle legislazioni.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto l'azione dell'Unione europea si esplica nell'ambito del funzionamento del mercato interno, permettendo di conseguire gli obiettivi in maniera più efficace, evitando la frammentazione del mercato interno e migliorando la qualità dell'aria sia nei singoli Stati membri che a livello transfrontaliero.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto prevede le necessarie modifiche al quadro giuridico vigente e non va al di là di quanto necessario per conseguire gli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti prodotte dai veicoli a motore, garantendo allo stesso tempo la certezza del diritto per i costruttori di veicoli.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

La valutazione delle finalità generali del progetto è sostanzialmente positiva in quanto allineata agli obiettivi generali stabiliti dall'Unione europea di riduzione delle emissioni di gas inquinanti.

Tuttavia, sono in corso di valutazione gli elementi costitutivi della proposta, con particolare riferimento agli obiettivi di riduzione proposti ed al calendario di applicazione.

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale in quanto contribuiscono al raggiungimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni, garantendo così una transizione verde in linea con il Green Deal europeo.

Tuttavia, si ritiene indispensabile giungere alla adozione di un provvedimento equilibrato che coniughi opportunamente la salvaguardia ambientale con la minimizzazione dei possibili impatti a livello sociale, economico e produttivo.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

La proposta di regolamento presenta alcune criticità meritevoli di approfondimento e di eventuali modifiche a livello negoziale. In particolare, per quanto attiene ai veicoli leggeri, (categorie M1 ed N1) si osserva come diverse case automobilistiche stiano focalizzando i propri investimenti sui propulsori a zero emissioni (elettrici) al fine di immettere sul mercato unicamente tali prodotti a partire dal 2030 e quindi in anticipo rispetto alla scadenza del 2035 prevista dall'emanando regolamento UE sugli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂. L'introduzione di nuove prescrizioni sulle emissioni inquinanti previste dalla proposta in argomento richiederà ulteriori investimenti industriali per l'adeguamento delle produzioni esistenti di veicoli a motore termico con conseguente incremento dei costi a fronte di possibili rallentamenti del rinnovo del parco circolante e con benefici marginali per l'ambiente.

Per i veicoli commerciali leggeri (categoria N1) la proposta di riduzione dei limiti di emissione è dell'ordine del 40 per cento rispetto ai vigenti limiti EURO6; ciò risulta particolarmente oneroso per i veicoli con rapporto potenza-massa, inferiore a 35 kW/t ove sarebbe preferibile un limite di NO_x superiore ai 75 g/km proposti. Al riguardo, si evidenzia come i furgoni (in particolare quelli più pesanti) svolgono funzioni diverse rispetto alle autovetture e anche l'impatto degli investimenti richiesti è completamente diverso viste le differenze in termini di volumi di mercato tra i due segmenti. Per quanto attiene alla data di applicazione proposta (luglio 2025) essa sembra incoerente con il processo negoziale appena avviato e con il tempo di adeguamento minimo di 2/3 anni a partire dall'entrata in vigore del regolamento che normalmente viene concesso ai costruttori. Inoltre, sarebbe opportuno continuare a prevedere date di applicazione separate per le nuove omologazioni e per l'adeguamento di tutti i nuovi veicoli prodotti.

Per quanto attiene ai veicoli pesanti (categorie M2, M3, N2, N3) viene proposta una riduzione dell'80 % dei limiti di emissione degli ossidi di azoto rispetto al vigente limite Euro VI. Tale limite, da rispettare durante una prova su strada sia in condizioni di emissioni a freddo che a caldo, richiederà interventi tecnologici, in particolare sul sistema di trattamento delle emissioni, non trascurabili in termini di costi a fronte di benefici marginali in termini di riduzione degli NO_x dell'intero parco circolante. Analogamente, il limite proposto per il numero di particelle solide (PN) è quasi dell'80% più severo rispetto al limite Euro VI che se associato alla riduzione delle dimensioni delle particelle, come proposto dalla Commissione, richiederà l'adozione di una tecnologia al momento non consolidata che influirà negativamente sul consumo di carburante dei nuovi motori con inevitabile aumento delle emissioni di CO₂. Si ritiene che una riduzione del 50 per cento rispetto ai limiti EURO VI sarebbe ragionevole. Per quanto attiene al calendario di applicazione, considerati i livelli di riduzione dei limiti di emissione proposti, sembrerebbe opportuno differire di un anno la data di applicazione per le nuove omologazioni, prevedendo ulteriori 12 mesi per l'adeguamento delle produzioni esistenti.

Tra le altre potenziali criticità si segnala la necessità per i produttori di piccoli volumi (cioè quelli

responsabili di un numero di immatricolazioni di auto nuove compreso tra 1 000 e 10.000 o di immatricolazioni di furgoni nuovi compreso tra 1.000 e 22.000 in un anno civile) di continuare ad usufruire anche dopo il 2030 della possibilità di continuare ad applicare i limiti EURO6.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

La proposta di Regolamento non ha impatto finanziario per la pubblica amministrazione.

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

La proposta di Regolamento non ha un impatto sull'ordinamento nazionale in quanto essa va a sostituire due regolamenti (715/2007/CE e 595/2009/CE) già oggetto di implementazione a livello nazionale.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali)

La proposta di Regolamento non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto, la relazione 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

Dalla proposta di Regolamento non si prevedono ulteriori effetti per l'organizzazione della pubblica amministrazione dal momento che gli obiettivi di riduzione sono in capo ai costruttori di veicoli e che il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti è competente sul rilascio delle omologazioni dei veicoli e loro componenti, anche per quanto attiene alle emissioni inquinanti.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

La proposta contribuirà al miglioramento della qualità dell'aria. Si prevedono oneri non trascurabili per le imprese di settore in merito agli investimenti necessari per l'adeguamento alle disposizioni oggetto della proposta che si affiancano agli importanti investimenti già avviati nel settore della elettrificazione dei veicoli al fine di conseguire l'obiettivo di azzeramento delle emissioni di gas di scarico e di CO2 previsto per il 2035.

Altro

Si precisa che la proposta nella sua versione originale è suscettibile di essere modificata nel corso del negoziato nelle competenti sedi istituzionali europee e che la posizione della nostra delegazione potrà evolvere, anche in base alle consultazioni con le amministrazioni e le parti interessate.



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

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

Oggetto dell'atto:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009.

- **Codice della proposta:** COM (2022) 586 del 10.11.2022
- **Codice interistituzionale:** 2022/0365(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
	Reg.715/2007/CE del PE e Consiglio e Reg. attuativi 692/2008/CE e 2017/1151/UE Reg.595/2009/CE del PE e Consiglio e Reg. attuativo 582/2011/UE	Trattasi di regolamenti dettanti prescrizioni tecniche armonizzate che non necessitano dell'adozione di ulteriori atti a livello nazionale.
Articolo 1-oggetto	Art.1 Reg.715/2007/CE Art.1 Reg.595/2009/CE	
Articolo 2- Ambito di applicazione	Art.2 Reg.715/2007/CE Art.2 Reg.595/2009/CE	
Articolo 3- Definizioni	Art.3 Reg.715/2007/CE Art.3 Reg.595/2009/CE	
Articolo 4- Obblighi dei costruttori in merito alla produzione dei veicoli	Art.4 Reg.715/2007/CE Art.4 Reg.595/2009/CE	
Articolo 5- Opzioni per i costruttori relative alla produzione e designazione dei veicoli	-----	
Articolo 6 Prescrizioni relative alla durabilità di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti	Art.4.2 Reg.715/2007/CE Art.4.2 Reg.595/2009/CE	
Articolo 7 Obblighi dei costruttori per quanto riguarda l'omologazione	Art.4 &5 Reg.715/2007/CE Art.4 & 5 Reg.595/2009/CE	

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

in relazione alle emissioni		
Articolo 8 - Regole speciali per i costruttori di piccole serie	Reg. 2017/1151/UE, All. 2 Art.2 quinquies Reg 582/2011/UE	
Articolo 9 - Regole speciali per i veicoli omologati in più fasi	Reg. 2017/1151/UE, All. 2 Art. 2ter Reg 582/2011/UE	
Articolo 10 Omologazione in relazione alle emissioni, conformità della produzione, conformità in servizio e vigilanza del mercato	Art.10 Reg.715/2007/CE Art.8 Reg.595/2009/CE	
Articolo 11 Obblighi specifici degli Stati membri riguardanti l'omologazione in relazione alle emissioni di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti	Art 5.3 Reg.715/2007/CE Art 5. Reg.595/2009/CE Art. 3 Reg 582/2011/UE	
Articolo 12 Corretto funzionamento dei sistemi che utilizzano un reagente di consumo e dei sistemi antinquinamento	Reg. 2017/1151/UE, All. 16 Art.7 Reg.595/2009/CE	
Articolo 13 Applicazione delle prescrizioni sulle prove per la Commissione e terzi	Art. 9 & 13 Reg.858/2018/UE	
Articolo 14 Procedure e prove	Art.5 Reg.715/2007/CE Art.5 Reg.595/2009/CE	
Articolo 15 Adeguamento al progresso tecnico	Art.14 Reg.715/2007/CE Art.12 Reg.595/2009/CE	
Articolo 16 Esercizio della delega	-----	
Articolo 17 Procedura di comitato	Art.15 Reg.715/2007/CE Art.13 Reg.595/2009/CE	
Articolo 18 Comunicazione delle informazioni	Art.14 Reg.715/2007/CE Art. 12.4 Reg.595/2009/CE	
Articolo 19 Abrogazione del regolamento (CE) n. 715/2007 e del regolamento (CE) n. 595/2009	-----	
Articolo 20 Entrata in vigore e applicazione	Art.18 Reg.715/2007/CE Art.18 Reg.595/2009/CE	