



CONFINDUSTRIA

Pacchetto Mobilità pulita

Lente sull'UE n. 61

Novembre 2017

CONTESTO

L'8 novembre la Commissione ha presentato un nuovo pacchetto sulla mobilità, il cosiddetto **Clean Mobility Package**, che rientra nel campo di attuazione degli impegni presi dall'UE nell'ambito dell'accordo di Parigi (riduzione delle emissioni di CO₂ di almeno il 40% entro il 2030).

Quest'ultimo, è il secondo pacchetto sulla mobilità che la Commissione presenta nel 2017, dopo la prima serie di 8 iniziative legislative del Pacchetto Stradale «Europa in movimento», presentate il 31 maggio scorso. Seguirà nei primi mesi del 2018 un'altra proposta sui nuovi standard di emissione per i veicoli pesanti.

Il pacchetto si inserisce all'interno della **Strategia europea per una mobilità a basse emissioni**, pubblicata dalla Commissione a Luglio 2016, che pone l'obiettivo di arrivare, entro il 2050, ad un livello di emissioni di gas a effetto serra provenienti dai trasporti inferiore di almeno il 60% rispetto al 1990, aumentando progressivamente la quota di veicoli a basse e zero emissioni.

Secondo la Commissione, il settore dei trasporti, insieme al settore dello stoccaggio, impiega oltre 11 milioni di persone, rappresenta più del 5% degli occupati e quasi il 5% del PIL dell'Unione. Al tempo stesso, secondo solo all'energia, questo settore contribuisce fortemente alle emissioni di gas serra in Europa. Il trasporto su strada da solo è responsabile di quasi un quinto delle emissioni rilasciate complessivamente nell'Unione e del 73% delle emissioni rilasciate dai trasporti.

Nelle intenzioni della Commissione, il pacchetto mira ad aiutare l'industria automobilistica e il settore della mobilità ad essere competitivi a livello mondiale, a generare innovazione, crescita e posti di lavoro, e garantire che in futuro la mobilità sia pulita, accessibile e alla portata di tutti.

LE INIZIATIVE DEL PACCHETTO MOBILITÀ PULITA

Il pacchetto è costituito dalle seguenti proposte:

1. Comunicazione su un piano di azione e soluzioni di investimento per la diffusione a livello transeuropeo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi;
2. Revisione della Direttiva 2009/33/CE sulla promozione dei veicoli puliti negli appalti pubblici;
3. Revisione della Direttiva 92/106/CEE sui trasporti combinati;
4. Regolamento, che modifica il regolamento (CE) n. 1073/2009, sui servizi di trasporto passeggeri effettuati con autobus;
5. Regolamento sulle nuove norme in materia di emissioni di CO₂ per automobili e veicoli leggeri, dopo il 2020;
6. Relazione sulla necessità di riesaminare il regolamento (CE) n. 1222/2009 sull'etichettatura dei pneumatici.

1. COMUNICAZIONE PER LA DIFFUSIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI¹

CONTESTO DELLA PROPOSTA

La Comunicazione propone un piano di azione e una serie di soluzioni di investimento per la diffusione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Secondo la Commissione, il numero di veicoli e di imbarcazioni circolanti nell'UE, alimentate con energie alternative è ancora troppo basso a causa di ostacoli al mercato che ne limitano l'utilizzo. Tra queste figurano la mancanza di infrastrutture per la ricarica e il rifornimento dei veicoli e delle imbarcazioni, l'insufficiente sviluppo delle reti intelligenti e le difficoltà per i consumatori di utilizzare facilmente l'infrastruttura. Per tali motivi la Commissione propone, mediante un approccio integrato, un quadro politico comune per i veicoli, le infrastrutture, le reti elettriche, gli incentivi economici e i servizi digitali che operano a livello dell'UE, nazionale, regionale e locale.

La Comunicazione evidenzia alcune azioni necessarie ad implementare i Quadri strategici nazionali per la realizzazione di infrastrutture dedicate ai combustibili alternativi², utili a creare un'infrastruttura portante interoperabile entro il 2025, in particolare per il corridoi della rete centrale trans-europea di trasporto (TEN-T).

In secondo luogo, indica la necessità di un potenziamento delle infrastrutture nelle aree urbane e sub-urbane, dove i veicoli vengono maggiormente utilizzati.

La Commissione stima che, nel complesso, **il fabbisogno totale stimato di investimenti per le infrastrutture di combustibili alternativi** accessibili al pubblico nell'UE **ammonta a circa 5,2 miliardi di euro entro il 2020** e ulteriori 16-22 miliardi di euro entro il 2025. Per rispondere a queste esigenze, il sostegno finanziario pubblico dovrebbe essere utilizzato per stimolare importanti investimenti privati, anche attraverso finanziamenti innovativi.

Gli investimenti sui corridoi della rete centrale TEN-T dovrebbero, invece, ammontare a **1,5 miliardi di euro entro il 2025**, in particolare per i punti di ricarica per i veicoli elettrici e i punti di rifornimento per i veicoli pesanti che utilizzano gas naturale liquefatto (GNL).

PIANO D'AZIONE

La Commissione invita gli Stati Membri, principalmente a:

- ✓ Accelerare il **completamento e l'attuazione dei quadri strategici nazionali** predisposti dagli Stati membri, e, se necessario, rafforzarli;
- ✓ Massimizzare le **sinergie tra i settori** del trasporto, energia e tecnologie dell'informazione e della comunicazione in relazione sia alla mobilità a lunga distanza che a quella urbana;

¹ Comunicazione COM(2017) 652 final: verso l'uso più ampio possibile di combustibili alternativi: un piano d'azione sulle infrastrutture per i combustibili alternativi a norma dell'articolo 10, paragrafo 6, della direttiva 2014/94/UE, compresa la valutazione di quadri strategici a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2014/94/UE

² Gazzetta Ufficiale n.10 del 13-1-2017, il Decreto Legislativo 16 Dicembre 2016, n. 257 che recepisce la Direttiva 2014/94/UE (DAFI) per la realizzazione di infrastrutture dedicate ai combustibili alternativi

- ✓ Definire o migliorare gli obiettivi, adottando adeguate misure finanziarie e non finanziarie, per i **punti di rifornimento di GNL nei porti marittimi e di navigazione interna**;
- ✓ Procedere allo sviluppo, da parte del settore privato, della commercializzazione di **autocarri alimentati a GNL e adozione dei motori a GNL** per le navi adibite alla navigazione interna;
- ✓ Intensificare gli sforzi per garantire la **fornitura di energia elettrica destinata ad aerei in stazionamento**, eliminandone gli ostacoli di mercato;
- ✓ Promuovere l'**elettificazione delle linee ferroviarie** nei nodi urbani e, laddove non realizzabile, valutare l'opportunità di passare da diesel al GNL o all'idrogeno;
- ✓ Azioni nelle **aree urbane**, da realizzare soprattutto attraverso i Piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS), usando il cofinanziamento del Fondo di Coesione e del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR);
- ✓ Rafforzare, in sinergia con le regioni, l'utilizzo del sostegno della **politica di coesione** e, in particolare, i programmi di cooperazione territoriale europea ("Interreg")
- ✓ Adottare quadri legislativi nazionali a sostegno della gestione della domanda e della **ricarica intelligente** e promuovere la diffusione dei **punti di ricarica e il precablaggio** delle aree per il parcheggio negli edifici residenziali e non residenziali;
- ✓ Sviluppare ulteriormente l'uso dei **combustibili alternativi nel trasporto aereo**.

SUPPORTO FINANZIARIO

Per la Commissione, è necessario **aumentare la portata e l'impatto dei finanziamenti**. Ai finanziamenti europei dovrebbero accostarsi ulteriori finanziamenti pubblici e privati, e andranno individuate soluzioni specifiche in relazione alla valutazione delle esigenze finanziarie: in alcuni casi, saranno necessarie sovvenzioni, in particolare per i progetti transfrontalieri e interurbani e per le tecnologie meno mature. Nella maggior parte dei casi, occorrerà combinare i finanziamenti privati con una sovvenzione pubblica.

La valutazione delle esigenze finanziarie e delle opportunità legate ai finanziamenti innovativi contribuirà anche alla **preparazione del quadro finanziario pluriennale post 2020**.

La Commissione ha deciso di integrare la prima *blended call* di 150 milioni di euro nell'ambito del **CEF - Connecting Europe Facility, con altri 350 milioni di euro** per le proposte che verranno presentate entro la primavera del 2018. Tale investimento potrà essere combinato con un sostegno supplementare di **450 milioni di euro** a titolo dello strumento di debito del CEF, mediante la riassegnazione degli importi non versati del **Programma "Riserva per nuovi entranti"**(NER 300) dell'ambito dell'UE ETS, al fine di sostenere progetti innovativi in materia di energie rinnovabili nei settori dell'energia e dei trasporti.

2. REVISIONE DELLA DIRETTIVA RELATIVA ALLA PROMOZIONE DEI VEICOLI PULITI³

CONTESTO DELLA PROPOSTA

L'obiettivo generale è di promuovere e aumentare soluzioni per garantire che la **mobilità pulita sia prioritaria negli appalti pubblici**.

Una valutazione ex post effettuata nel 2015 ha messo in evidenza alcune lacune della Direttiva 2009/33, che ne limitano l'impatto, tra cui:

- la gamma limitata di contratti previsti;
- una mancata chiarezza sulla definizione dei veicoli puliti, nonché sulle disposizioni per gli acquisti per tali veicoli;
- una complicata disposizione sull'utilizzo della metodologia di monetizzazione, che ne pregiudica l'utilizzo da parte degli enti pubblici;
- un debole allineamento con le politiche degli appalti pubblici degli Stati membri:

L'obiettivo delle disposizioni individuate nella revisione della Direttiva mirano, dunque, a fornire una **definizione di veicoli puliti basata sulle soglie di emissione** e a **fissare un target minimo per l'acquisto di veicoli leggeri** e combinarlo con una definizione basata su carburanti alternativi e fissare obiettivi minimi di approvvigionamento per i veicoli pesanti.

PRINCIPALI ELEMENTI DELLA PROPOSTA

- il campo di applicazione è esteso alle **forme di appalto diverse dall'acquisto**, ossia il leasing, l'affitto di un veicolo, i contratti di servizio pubblico per i servizi di trasporto pubblico su strada, i servizi di trasporto per passeggeri su strada, trasporto di passeggeri non di linea e noleggio di autobus con conducente (Art.3);
- le definizioni del veicolo pulito sono modificate e vengono fissati degli **obiettivi massimi di emissioni allo scarico espressi in CO₂ g/km** o di **percentuale di emissioni su strada in condizioni di guida reale**, per allinearle alle disposizioni della legislazione dell'Unione sulle prestazioni di emissioni di CO₂ per i veicoli commerciali leggeri e pesanti per periodo post-2020:
 - ✓ limite di emissioni allo scarico per i veicoli commerciali leggeri, M1 e M2: 25 g Co₂/km;
 - ✓ limite di emissioni allo scarico per i veicoli commerciali leggeri, N1: 40 g Co₂/km;
 - ✓ percentuale di emissioni in condizioni di guida reale⁴ per i veicoli commerciali leggeri M1, M2 e N1: 80%;

³ Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada

⁴ Espressa in percentuale dei limiti di emissione previsti dal Allegato 1 del Regolamento CE N. 715/2007 relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6)

- ✓ Per i veicoli commerciali pesanti M3, N2, N3 è richiesto il requisito del carburante alternativo: elettrico, idrogeno, biometano, gas naturale complesso, gas naturale liquefatto. (Art.4)
- vengono stabilite **percentuali minime per l'acquisto di veicoli puliti**, differenziate per Stato membro e per categorie di veicoli in base alle soglie di emissioni di CO₂ combinate (per i veicoli commerciali leggeri) e ai carburanti alternativi (per i veicoli commerciali pesanti).
 - ✓ Target per la quota di veicoli commerciali leggeri per l'Italia: 35% al 2025 e al 2030
 - ✓ Target per la quota di veicoli commerciali pesanti per l'Italia: al 2025: 10% per i camion e 50% per i bus, al 2030, 15% per i camion e 75% per i bus. (Art.5);
- soppressione dell'Art. 6 che prevedeva una metodologia di calcolo dei costi di esercizio connessi al consumo energetico con riferimento al a) il consumo energetico; b) le emissioni di CO₂; c) le emissioni di NOx, NMHC e particolato;
- è introdotto un nuovo Art. 7 che prevede il conferimento alla Commissione di adottare atti delegati e una modifica dell'Articolo sull'esercizio delle competenze di esecuzione;
- l'articolo 10 è adattato per introdurre obblighi per gli Stati membri e la Commissione di produrre report sull'implementazione della Direttiva.

3. REVISIONE DELLA DIRETTIVA 92/106/CEE SUI TRASPORTI COMBINATI⁵

CONTESTO DELLA PROPOSTA

L'obiettivo dell'iniziativa è aumentare la competitività del trasporto combinato rispetto al trasporto stradale di merci su lunga distanza e rafforzare il passaggio dal trasporto di merci su strada ad altre modalità di trasporto. Secondo la Commissione, tali proposte aiuterebbero a ridurre la quota delle esternalità provenienti dal trasporto merci. La revisione della direttiva mira principalmente a:

- chiarire ed estendere la definizione di trasporto combinato;
- migliorare il monitoraggio delle condizioni di ammissibilità e di applicazione;
- aumentare l'efficacia degli incentivi;
- migliorare le condizioni relative alla comunicazione e monitoraggio.

PRINCIPALI ELEMENTI DELLA PROPOSTA

Le principali proposte di modifica alla direttiva sono le seguenti:

Modifica, all'Articolo 1, del campo di applicazione della direttiva e della definizione di "trasporto combinato":

- estende, al paragrafo 4, il campo d'applicazione del "trasporto combinato" a tutte le operazioni effettuate nell'Unione, comprese le operazioni di trasporto combinato a livello nazionale;
- chiarisce e precisa inoltre, al paragrafo 3, che la distanza massima del tragitto stradale è pari a 150 km o al 20% della distanza totale, a prescindere dal tipo di tragitto non stradale (su rotaia, su vie navigabili interne o marittimo);
- elimina, al paragrafo 2, la limitazione del tragitto non stradale affinché un'importante componente del trasporto combinato, le vie navigabili interne, rientrino nel campo d'applicazione della direttiva;
- precisa inoltre, al paragrafo 2, i tipi di unità di carico (ad esempio standardizzati ISO/CEN) ammissibili nelle operazioni di trasporto combinato.

L'Articolo 3 supera il precedente riferimento al documento di trasporto e dà una indicazione più precisa delle condizioni e dei tipi di dati da utilizzare come prova di ammissibilità per il trasporto combinato ai fini dei controlli su strada effettuati in uno Stato membro su un tragitto stradale dell'operazione di trasporto:

- il paragrafo 1 definisce la condizione da soddisfare affinché il trasporto su strada sia considerato parte di un'operazione di trasporto combinato;
- il paragrafo 2 elenca e descrive dettagliatamente i dati da fornire come prove;

⁵ Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 92/106/CEE relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri.

- il paragrafo 3 precisa che non sono richiesti documenti supplementari per comprovare l'operazione di trasporto combinato;
- il paragrafo 4 prevede le condizioni di presentazione delle prove, anche ai fini di un controllo su strada;
- il paragrafo 5 descrive il formato accettabile dei dati da fornire come prove e, in particolare, l'eventuale uso dei documenti di trasporto esistenti, ma anche la possibilità di utilizzare mezzi elettronici con un formato strutturato modificabile;
- il paragrafo 6 introduce una salvaguardia per gli operatori in caso di discrepanza tra le operazioni effettive e le informazioni fornite nelle prove, quando le discrepanze sono dovute a circostanze eccezionali.

L'articolo 5 propone di modificare le condizioni e gli obblighi di comunicazione necessari a garantire la corretta applicazione della direttiva:

- il paragrafo 1 introduce l'obbligo per gli Stati membri di trasmettere alla Commissione, 18 mesi dopo il termine di recepimento della direttiva, i dati relativi alle condizioni del mercato del trasporto combinato sul loro territorio, anche per quanto riguarda l'infrastruttura pertinente e l'adozione di misure nazionali di sostegno. Esso prevede inoltre la possibilità per la Commissione di adottare, mediante atti delegati, misure che possano aiutare gli Stati membri a rispettare i loro obblighi, precisando il contenuto delle informazioni da trasmettere;
- il paragrafo 2 prevede che la Commissione, sulla base di dette relazioni nazionali, valuti l'attuazione della direttiva, anche sotto il profilo dell'efficacia e dell'efficienza, e che possa anche prevedere misure supplementari;
- il paragrafo 3 stabilisce che la fornitura di informazioni e la comunicazione da parte degli Stati membri abbiano scadenza regolare, più precisamente biennale.

L'articolo 6 estende l'ambito di applicazione per il sostegno economico applicabili al trasporto combinato:

- il paragrafo 4 introduce l'obbligo di adottare misure di sostegno volte a promuovere nuovi investimenti da parte degli Stati membri nelle infrastrutture e nelle strutture per il trasporto combinato e si concentra sulle priorità, in particolare sulla densità dei terminali di trasbordo. Esso elenca inoltre le condizioni per il coordinamento tra gli Stati membri e la Commissione al fine di evitare possibili sovrapposizioni tra gli investimenti nelle infrastrutture di trasbordo, che potrebbero determinare un eccesso di capacità di terminali, soprattutto lungo i corridoi TEN-T;
- il paragrafo 5 prevede la possibilità per gli Stati membri di adottare ulteriori misure di sostegno per integrare quelle esistenti, al fine di ridurre il costo di un'operazione di trasporto combinato e renderla più competitiva rispetto ad un'operazione equivalente effettuata solo su strada. Tali misure facoltative possono riguardare qualsiasi parte dell'operazione di trasporto combinato (qualsiasi tragitto, il veicolo usato in ciascun tragitto, l'unità di carico o l'operazione di trasbordo);
- il paragrafo 6 impone agli Stati membri di riferire alla Commissione in merito alle misure di sostegno adottate;



- il paragrafo 7 prevede un riesame periodico delle misure adottate, al fine di garantirne l'efficacia;
- il paragrafo 8 stabilisce l'obiettivo generale che le misure di sostegno dovrebbero conseguire.

Articolo 7 e articolo 9

Gli articoli 7 e 9 vengono soppressi. Prevedevano disposizioni specifiche sul trasporto combinato per conto proprio. Salvo altrimenti disposto, i diritti e gli obblighi stabiliti dalla direttiva sono gli stessi per i due tipi di trasporto (trasporto combinato per conto terzi e il trasporto combinato per conto proprio)

Articolo 9 bis

Questo articolo mira a garantire la trasparenza nei confronti di tutti i soggetti che intervengono in operazioni di trasporto combinato. Prevede l'istituzione di una rete di autorità competenti volta a promuovere la cooperazione tra gli Stati membri, in particolare sulle misure di sostegno, e fornisce un elenco dei principali punti di contatto per i soggetti interessati. Il paragrafo 4 dispone inoltre che la Commissione renda pubblico l'elenco delle autorità competenti e delle misure pertinenti adottate dagli Stati membri.

4. **REGOLAMENTO, CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 1073/2009, SUI SERVIZI DI TRASPORTO PASSEGGERI EFFETTUATI CON AUTOBUS⁶**

CONTESTO DELLA PROPOSTA

La proposta della Commissione ha l'obiettivo di migliorare la mobilità dei cittadini su lunghe distanze, incrementare l'utilizzo di modi di trasporto sostenibili e prova a rispondere alla crescente domanda globale di collegamenti tra tutte le aree geografiche, assicurandone l'accessibilità ad una fascia più ampia della popolazione.

Il regolamento (CE) n. 1073/2009⁷ stabilisce le disposizioni che sono tenute a rispettare le imprese che intendono operare sul mercato internazionale del trasporto passeggeri su strada e su mercati nazionali diversi da quello del proprio Stato membro di stabilimento (i cosiddetti trasporti di cabotaggio). Le disposizioni contenute nel regolamento riguardano i documenti che devono essere rilasciati a tali imprese dallo Stato membro di immatricolazione (licenza comunitaria) e dall'autorità competente per l'autorizzazione (autorizzazione per un servizio regolare) ma anche le sanzioni in caso di violazione di tali obblighi nonché la cooperazione tra Stati membri.

Dal 2015 al 2017 è stata effettuata una valutazione ex post del regolamento, che ne ha rilevato un'efficacia solo parziale.

I principali problemi rilevati sono i seguenti:

- il settore degli autobus interurbani non ha registrato un tasso di crescita paragonabile a quello di altri modi di trasporto e la sua quota modale ha continuato a diminuire per un lungo periodo,
- nei mercati nazionali esistono ostacoli che intralciano lo sviluppo dei servizi di trasporto interurbani effettuati con autobus,
- se non possono contare su servizi interurbani competitivi, i servizi regolari internazionali effettuati con autobus costituiscono un'offerta meno allettante per gli utenti,
- la portata degli obiettivi del regolamento originario non comprendeva il problema dell'accesso discriminatorio alle autostazioni,
- i costi amministrativi legati all'ingresso sul mercato sono eccessivi.

Secondo le valutazioni della Commissione, un'ulteriore apertura dei mercati nazionali rafforzerebbe lo sviluppo del mercato internazionale per i servizi regolari, indipendentemente dagli eventuali vantaggi per i passeggeri che effettuano spostamenti nazionali.

6 Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante modifica del regolamento (CE) n. 1073/2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus

7 Il Regolamento (CE) n. 1073/2009 fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006. E' stato adottato come parte di un pacchetto legislativo insieme al regolamento (CE) n. 1071/2009, riguardante le condizioni per esercitare l'attività di trasportatore su strada.

PRINCIPALI ELEMENTI DELLA PROPOSTA

Articolo 1 – Ambito di applicazione

Si propone di includere nel campo di applicazione tutti i servizi regolari effettuati da un vettore non residente per conto terzi.

Articolo 2 – Definizioni

I servizi espressi vanno considerati servizi regolari. La definizione "trasporto di cabotaggio" è limitata al servizio di trasporto nazionale di passeggeri su strada effettuato per conto terzi in uno Stato membro ospitante.

Articolo 3 bis – Organismo di regolamentazione

Si propone l'aggiunta di un nuovo articolo a norma del quale gli Stati membri saranno tenuti a designare un organismo di regolamentazione che sia indipendente da ogni altra autorità pubblica.

Articolo 5 bis – Accesso alle autostazioni

Si propone l'aggiunta di un nuovo articolo che stabilisce che ai vettori siano concessi i diritti di accesso alle autostazioni, le cui condizioni devono essere pubblicate. Le domande di accesso possono essere rifiutate soltanto per mancanza di capacità dell'autostazione.

Articolo 5 ter – Procedura per la concessione dell'accesso alle autostazioni

Si stabilisce la procedura di accesso alle autostazioni. Le decisioni sulle domande di accesso vanno prese nel termine di due mesi e devono essere opportunamente motivate. I vettori devono avere la possibilità di impugnare tali decisioni dinanzi all'organismo di regolamentazione, la cui decisione dovrebbe essere vincolante.

Articolo 8 – Procedura di autorizzazione per il trasporto internazionale di passeggeri su una distanza inferiore a 100 chilometri in linea d'aria

Si stabilisce una procedura di autorizzazione per i servizi regolari internazionali di trasporto passeggeri su una distanza inferiore a 100 chilometri in linea d'aria. Le autorità competenti per l'autorizzazione devono ottenere l'accordo degli altri Stati membri in cui hanno luogo l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e il loro trasporto su tali distanze.

Articolo 8 bis – Procedura di autorizzazione per il trasporto internazionale di passeggeri su una distanza pari o superiore a 100 chilometri in linea d'aria

Si stabilisce una procedura di autorizzazione per i servizi regolari internazionali di trasporto passeggeri su distanze pari o superiori a 100 chilometri in linea d'aria. Il rifiuto di un nuovo servizio non può essere motivato dal fatto che l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico venga compromesso da detto servizio.

Articolo 8 ter – Procedura di autorizzazione per i servizi regolari nazionali

Si stabilisce la procedura di autorizzazione per i servizi regolari nazionali. È possibile respingere l'autorizzazione di un nuovo servizio di trasporto passeggeri su una distanza inferiore a 100 chilometri in linea d'aria se detto servizio compromettesse l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico. La distanza limite può essere aumentata

fino a 120 chilometri se il nuovo servizio proposto è finalizzato a collegare un punto di partenza e una destinazione già serviti da più di un contratto di servizio pubblico.

Articolo 8 quater – Decisioni delle autorità competenti per l'autorizzazione

Le autorità competenti per l'autorizzazione rilasciano autorizzazioni, le rilascino a determinate condizioni o le respingano. Vengono stabilite le condizioni per le decisioni di rifiuto di un'autorizzazione o di rilascio di un'autorizzazione a determinate condizioni.

Articolo 8 quinquies – Limitazione del diritto di accesso

Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso al mercato internazionale e nazionale dei servizi regolari se il servizio regolare proposto trasporta passeggeri su distanze inferiori a 100 chilometri in linea d'aria e se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico venisse compromesso. Solo le parti interessate specificate possono chiedere all'organismo di regolamentazione di effettuare l'analisi economica. Le conclusioni sull'autorizzazione da parte dell'organismo di regolamentazione dovrebbero essere vincolanti.

Articolo 12 – Documenti di controllo

Si propone di abolire il foglio di viaggio quale documento di controllo per i servizi occasionali.

Articolo 13 – Escursioni locali

Si propone di abolire la possibilità di effettuare servizi occasionali (escursioni locali) nell'ambito di un servizio occasionale internazionale

Articolo 15 – Trasporti di cabotaggio autorizzati

Si propone di modificare il presente articolo al fine di precisare che è soppressa la prescrizione in base alla quale i servizi regolari devono essere effettuati durante un servizio regolare internazionale e il divieto di eseguire trasporti di cabotaggio in forma di servizi regolari indipendentemente da un servizio regolare. Le escursioni locali costituiscono un trasporto di cabotaggio autorizzato e sono contemplate dalla lettera b).

Articolo 17 – Documenti di controllo per i trasporti di cabotaggio

Si propone di sopprimere l'articolo 17 affinché i fogli di viaggio non siano più necessari per i trasporti di cabotaggio in forma di servizi occasionali. I documenti di controllo per i servizi regolari specializzati sono precisati nell'articolo 12, paragrafo 6.

Articolo 19 – Controlli durante il trasporto e nelle imprese

I vettori che effettuano trasporti di cabotaggio eseguiti in forma di servizi regolari sono tenuti a consentire lo svolgimento dei controlli, in quanto tali servizi saranno autorizzati indipendentemente dalle operazioni di trasporto internazionale di passeggeri.

Articolo 28 – Relazioni

Viene disposto che la Commissione riferisca al Parlamento europeo e al Consiglio, entro 5 anni dalla data di applicazione del presente regolamento, in quale misura il regolamento ha contribuito a migliorare il funzionamento del mercato del trasporto passeggeri su strada.

5. REGOLAMENTO SULLE NUOVE NORME IN MATERIA DI EMISSIONI DI CO₂⁸

CONTESTO DELLA PROPOSTA

Le norme relative alle emissioni di CO₂ per automobili e veicoli commerciali leggeri sono già in vigore a livello UE dal 2009 e dal 2011 e fissano obiettivi fino al 2020-2021.

Secondo la Commissione, gli attuali standard di emissione di CO₂ per auto e veicoli commerciali leggeri hanno contribuito a ridurre in modo significativo le emissioni di CO₂, ma senza ulteriori azioni in questo campo non verrebbe raggiunto l'impegno previsto dall'accordo di Parigi di riduzione delle emissioni di gas serra al 2030, del 40% rispetto al 1990. Secondo le analisi della Commissione, il trasporto su strada è stato responsabile del 22% delle emissioni di gas serra nell'UE nel 2015, di cui il 73% rappresentato dalle emissioni di auto e furgoni.

Tale proposta di Regolamento è una fusione di due precedenti regolamenti⁹, che saranno abrogati a partire dal 1 gennaio 2020.

Le principali disposizioni stabiliscono che:

- Le emissioni medie della flotta di auto nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi dell'UE **nel 2030 dovranno essere inferiori del 30% rispetto al 2021**.
- Per il **2025, gli obiettivi fissati** per auto e veicoli commerciali leggeri nuovi **dovranno essere inferiori del 15% rispetto al 2021**, in modo da garantire che le riduzioni delle emissioni avvengano il più presto possibile.
- Al fine di prevedere la transizione dal quadro attuale a quello futuro, sono compresi anche gli obiettivi prefissati della flotta dell'UE per il **2020 e 2021 di 95 g CO₂/km per le autovetture e 147 g di CO₂/km per i veicoli commerciali leggeri**. Entrambi sono basati sulla procedura di test NEDC (New European Driving Cycle).
- A partire dal **2021, gli obiettivi di emissione si baseranno sulla nuova procedura di test delle emissioni, Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP)**, introdotta il 1° settembre 2017. Poiché la procedura di prova WLTP sarà introdotta gradualmente nei prossimi anni, i nuovi obiettivi della flotta 2025 e 2030 non sono definiti come valori assoluti ma espressi come riduzioni percentuali rispetto alla media dell'emissione specifica obiettivi per il 2021.
- Il quadro proposto combina gli obiettivi di CO₂ per il 2025 e il 2030 con un **meccanismo di incentivazione per i veicoli a emissioni zero e a basse emissioni**. A partire dal 2025, l'obiettivo per le emissioni specifiche per un costruttore dovrebbe essere calcolato tenendo conto della quota di veicoli a

⁸ Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che fissa norme comuni in materia di emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri.

⁹ REGOLAMENTO (CE) n. 443/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 23 aprile 2009 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri.

REGOLAMENTO (UE) N. 510/2011 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO dell'11 maggio 2011 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri.

emissioni zero e a basse emissioni nella flotta del costruttore. Se la quota supera il parametro di riferimento della flotta dell'UE, il produttore beneficia di un obiettivo meno rigoroso per le emissioni specifiche.

PRINCIPALI ELEMENTI DELLA PROPOSTA

Articolo 1 - Oggetto e finalità

Il regolamento definisce i target di emissioni di CO₂ a livello di flotta applicabili alle nuove autovetture e ai nuovi veicoli commerciali leggeri dal 2020, 2025 e 2030.

A decorrere dal 2020 il regolamento fissa un obiettivo di 95 g CO₂/km come livello medio di emissioni a livello di flotta per le nuove autovetture e di 147 g CO₂/km per il livello medio di emissioni a livello di flotta per i veicoli commerciali leggeri, misurati fino al 31 dicembre 2020 mediante la New European Driving Cycle (NEDC), e dal 1 gennaio 2021 mediante Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP).

Fino al 31 dicembre 2024, il regolamento sarà completato da altre misure, volte a realizzare, una riduzione di 10 g CO₂/km.

Dal 1 gennaio 2025, gli obiettivi di emissioni medie a livello di flotta per le nuove autovetture e per i veicoli commerciali leggeri, sono pari alla riduzione del 15% della media delle specifiche emissioni calcolate al 2021.

Dal 1 gennaio 2030, gli obiettivi di emissioni medie a livello di flotta per le nuove autovetture e per i veicoli commerciali leggeri, sono pari alla riduzione del 30% della media delle specifiche emissioni calcolate al 2021.

Articolo 2 - Ambito di applicazione

L'articolo definisce le categorie di veicoli interessate dal regolamento, e specifica che i costruttori responsabili di meno di 1.000 nuove immatricolazioni all'anno sono esentati dagli obiettivi fissati dal regolamento.

Articolo 3 - Definizioni

L'articolo riprende le definizioni già previste e ne aggiunge alcune, tra cui:

- "target medio della flotta dell'UE": le emissioni medie di CO₂ di tutte le nuove autovetture o di tutti i nuovi veicoli commerciali leggeri da raggiungere in un determinato periodo;
- "veicolo a emissioni zero e a basse emissioni": un'autovettura o un veicolo commerciale leggero con emissioni dallo scarico da zero fino a 50 g di CO₂/km.

Articolo 4 - Obiettivi per le emissioni specifiche

L'Articolo stabilisce l'obbligo per il costruttore di provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO₂ delle proprie autovetture non superino l'obiettivo determinato.

I costruttori che raggiungono una quota di veicoli a zero emissioni e a basse emissioni, superiore al livello di riferimento proposto del 15% nel 2025 e del 30% nel 2030, saranno ricompensati sotto forma di un target di CO₂ meno rigoroso (fino al 5% di bonus sull'obiettivo iniziale) tenendo conto delle prestazioni di emissione dei veicoli interessati.

Articolo 5 - Supercrediti

Sono mantenuti i “supercrediti” per ogni veicolo commerciale leggero nuovo con emissioni specifiche di CO₂ inferiori a 50 g CO₂/km, per l'anno in cui è immatricolata nel periodo compreso tra il 2020 e il 2022, fatto salvo un limite massimo di 7,5 g CO₂/km su quel periodo per ciascun costruttore.

Articolo 6 - Raggruppamento

Le disposizioni sul raggruppamento sono rimaste invariate. I costruttori, ad eccezione di quelli a cui è già stata concessa la deroga, possono costituire un raggruppamento al fine di adempiere agli obblighi fissati, se soddisfano alcuni requisiti.

Articolo 7 - Monitoraggio e comunicazione

Rimangono invariate le disposizioni generali sul monitoraggio dei dati sulla CO₂ provenienti dagli Stati membri. E' introdotto un rafforzamento dell'obbligo per gli Stati membri, tramite le autorità competenti, di assicurare la correttezza e la completezza dei dati trasmessi alla Commissione anche mediante l'obbligo di nomina di una persona di riferimento. Le autorità di omologazione devono segnalare alla Commissione eventuali divergenze rilevate nei veicoli circolanti rispetto ai valori indicati nei certificati di conformità. La Commissione ne tiene conto ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di un costruttore.

Articolo 8 - Indennità per le emissioni in eccesso

E' stabilita la formula per il calcolo delle sanzioni finanziarie nel caso in cui un costruttore superi il target. La precedente sanzione di 95 euro/g CO₂/km è mantenuta.

Articolo 10 - Deroghe per taluni costruttori

La possibilità di deroga deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche è mantenuta. Possono presentare domanda di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche, costruttori di un numero inferiore a 10.000 autovetture nuove immatricolate nell'Unione e 22.000 veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione.

Articolo 11 - Eco-innovazioni

Viene mantenuto il ricorso a sistemi di incentivazione, quale il riconoscimento delle eco-innovazioni. L'Articolo prevede l'esame dei risparmi di CO₂ realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative, il cui contributo teso a ridurre l'obiettivo per le emissioni specifiche di un produttore può giungere ad un massimo di 7 g CO₂/km.

La nuova proposta estende la portata delle eco-innovazioni ai sistemi di climatizzazione e prevede una revisione del limite di 7 g CO₂/km a partire dal 2025.

Articolo 12 - Reali emissioni di CO₂

Questo articolo conferisce alla Commissione il potere di monitorare e valutare la rappresentatività nel mondo reale nella procedura del ciclo di test WLTP e di garantire che il pubblico ne sia informato. La Commissione dovrebbe poter richiedere che tali dati siano raccolti e comunicati dagli Stati membri e dai costruttori.

6. RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE DELLA NECESSITÀ DI RIESAMINARE IL REGOLAMENTO SULL'ETICHETTATURA DEI PNEUMATICI¹⁰

La relazione presenta i risultati della valutazione della necessità di riesaminare il regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali (il "regolamento sull'etichettatura dei pneumatici"). La valutazione si è principalmente concentrata su:

- l'efficacia dell'etichetta in termini di sensibilizzazione degli utenti finali;
- le informazioni sui parametri dei pneumatici fornite da distributori (commercianti) e fornitori di veicoli agli utenti finali;
- la necessità di estendere il programma di etichettatura ai pneumatici ricostruiti;
- la necessità di introdurre nuovi parametri, quali il chilometraggio.

Sono stati esaminati anche altri aspetti, tra cui la possibilità di adeguare l'aderenza sul bagnato dei pneumatici destinati in primo luogo a prestazioni migliori in condizioni di ghiaccio e/o neve rispetto a un pneumatico normale; la possibilità di creare una banca dati e la necessità di potenziare le attività di vigilanza del mercato.

Secondo le conclusioni dello studio di riesame, sono stati individuati margini di manovra per migliorare la chiarezza, l'accuratezza, l'affidabilità e la rappresentatività dell'etichetta e perché gli Stati membri possano meglio garantire il rispetto del regolamento, per esempio ottimizzando le prove di misurazione, rafforzando la vigilanza del mercato e considerando altre opzioni.

Tra gli utenti finali vi è scarsa conoscenza dell'esistenza dell'etichettatura e vi sono alcuni altri aspetti che potrebbero contribuire a notevoli risparmi energetici, evitando al tempo stesso un incremento dei costi e della complessità del sistema.

Secondo la relazione, risolvendo le criticità individuate sarebbe possibile orientare il mercato verso la produzione di pneumatici con prestazioni migliori. Se entro il 2030 tutti i tipi di pneumatici rientrassero nella categoria B relativa al consumo di carburante (anziché la categoria C, come da attuali previsioni), nel 2030 si potrebbe avere un potenziale risparmio energetico annuo di 256 PJ (o 6,1 Mtep), corrispondente a un risparmio annuo di emissioni di CO₂ di 18,6 Mton.

La Commissione esaminerà ulteriormente gli aspetti evidenziati nella presente relazione e potrebbe proporre un regolamento rivisto sull'etichettatura dei pneumatici.

¹⁰ RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO: Valutazione della necessità di riesaminare il regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali

ULTERIORI INFORMAZIONI

MAGGIORI INFORMAZIONI AL PACCHETTO “MOBILITÀ PULITA” SONO DISPONIBILI A QUESTO [LINK](#)

LINK DIRETTO ALLE PROPOSTE

[COMUNICAZIONE COM\(2017\) 652 FINAL: VERSO L'USO PIÙ AMPIO POSSIBILE DI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI: UN PIANO D'AZIONE SULLE INFRASTRUTTURE PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI A NORMA DELL'ARTICOLO 10, PARAGRAFO 6, DELLA DIRETTIVA 2014/94/UE, COMPRESA LA VALUTAZIONE DI QUADRI STRATEGICI A NORMA DELL'ARTICOLO 10, PARAGRAFO 2, DELLA DIRETTIVA 2014/94/UE](#)

[PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/33/CE RELATIVA ALLA PROMOZIONE DI VEICOLI PULITI E A BASSO CONSUMO ENERGETICO NEL TRASPORTO SU STRADA](#)

[PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 92/106/CEE RELATIVA ALLA FISSAZIONE DI NORME COMUNI PER TALUNI TRASPORTI COMBINATI DI MERCI TRA STATI MEMBRI](#)

[PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO \(CE\) N. 1073/2009 CHE FISSA NORME COMUNI PER L'ACCESSO AL MERCATO INTERNAZIONALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO EFFETTUATI CON AUTOBUS](#)

[PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE FISSA NORME COMUNI IN MATERIA DI EMISSIONI DELLE AUTOVETTURE NUOVE E DEI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI NUOVI NELL'AMBITO DELL'APPROCCIO COMUNITARIO INTEGRATO FINALIZZATO A RIDURRE LE EMISSIONI DI CO₂ DEI VEICOLI LEGGERI](#)

[RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO: VALUTAZIONE DELLA NECESSITÀ DI RIESAMINARE IL REGOLAMENTO \(CE\) N. 1222/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO SULL'ETICHETTATURA DEI PNEUMATICI IN RELAZIONE AL CONSUMO DI CARBURANTE E AD ALTRI PARAMETRI FONDAMENTALI](#)

Per maggiori informazioni: Caterina Fortuna, Cristina Scarfia, Marco Mannocchi

c.fortuna@confindustria.eu

mc.scarfia@confindustria.eu

m.mannocchi@confindustria.eu