



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 14 novembre 2017  
(OR. en)

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2017/0293 (COD)**

---

---

14217/17  
ADD 4

CLIMA 302  
ENV 918  
TRANS 466  
MI 807  
CODEC 1787  
IA 178

#### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	9 novembre 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2017) 651 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Valutazione d'impatto della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO2 dei veicoli leggeri e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 (rifusione) [...]

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2017) 651 final.

---

All.: SWD(2017) 651 final

Bruxelles, 8.11.2017  
SWD(2017) 651 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

*che accompagna il documento*

**Valutazione d'impatto della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 (rifusione)**

[...]

{COM(2017) 676 final} - {SWD(2017) 650 final}

## Scheda di sintesi

Valutazione d'impatto della proposta di regolamento (rifuso) che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011

### A. Necessità di intervento

#### Per quale motivo? Qual è il problema affrontato?

Gli attuali regolamenti UE fissano obiettivi per le emissioni di CO<sub>2</sub> per le autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri nuovi fino al 2020-2021. Le norme tecniche sono state uno strumento fondamentale per promuovere l'innovazione e gli investimenti nelle tecnologie a basse emissioni di carbonio; hanno aiutato l'industria automobilistica europea a mantenere la leadership tecnologica mondiale e a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei nuovi veicoli. I consumatori hanno beneficiato di una riduzione dei costi dei carburanti.

Tuttavia, sono stati rilevati i principali problemi seguenti: 1) insufficiente diffusione dei veicoli più efficienti, compresi i veicoli a basse e a zero emissioni, per rispettare gli impegni assunti nell'ambito dell'accordo di Parigi e migliorare la qualità dell'aria, in particolare nelle zone urbane; 2) i consumatori non approfittano dei potenziali risparmi di carburante; 3) l'UE rischia di perdere il vantaggio competitivo a causa di un'insufficiente innovazione nelle tecnologie a basse emissioni del settore automobilistico nel lungo termine.

#### Qual è l'obiettivo di questa iniziativa?

L'iniziativa prevede di: 1) contribuire al conseguimento degli impegni dell'UE nel quadro dell'accordo di Parigi, riducendo le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, 2) ridurre i costi del consumo di carburante per i consumatori, 3) rafforzare la competitività dell'industria automobilistica dell'UE e stimolare l'occupazione.

#### Qual è il valore aggiunto dell'azione a livello dell'UE?

In mancanza di ulteriori interventi dell'UE si prevede una scarsa effettiva ulteriore riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> nei nuovi modelli di autovetture e veicoli commerciali leggeri. Le norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> al di là del 2020 aiuteranno gli Stati membri a conseguire gli obiettivi vincolanti di riduzione delle emissioni entro il 2030 proposti nell'ambito del regolamento sulla condivisione degli sforzi. Le iniziative nazionali e locali, prese a se stanti, sarebbero meno efficaci in quanto rischiano di mancare di coerenza e quindi di frammentare il mercato interno.

### B. Soluzioni

#### Quali opzioni strategiche, di carattere legislativo e di altro tipo, sono state prese in considerazione? È stata preferita un'opzione? Per quale motivo?

Sono state considerate diverse opzioni per i seguenti aspetti:

- 1) obiettivi per le emissioni di CO<sub>2</sub>;
- 2) ripartizione dello sforzo tra i costruttori;
- 3) Incentivi per veicoli a basse e a zero emissioni (LEV/ZEV);
- 4) elementi per l'attuazione efficace sotto il profilo dei costi;
- 5) rafforzamento della governance.

#### Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?

Per quanto riguarda i livelli obiettivo, i costruttori sono in generale a favore di obiettivi meno ambiziosi per il 2030 rispetto alle ONG ambientali e dei consumatori, favorevoli a obiettivi più ambiziosi per il 2025 e il 2030. Per quanto riguarda la ripartizione dello sforzo, i costruttori sostengono una curva del valore limite basata sulla massa, mentre le ONG preferiscono l'impronta come parametro di utilità. Mentre l'industria automobilistica è per

lo più contraria a un obiettivo vincolante in materia di LEV/ZEV, i produttori di batterie e di energia elettrica, gli investitori in infrastrutture, le città europee che si trovano ad affrontare problemi di qualità dell'aria e le ONG attive nel settore dell'ambiente e dei trasporti, sono favorevoli. Le organizzazioni dei consumatori hanno assunto una posizione neutrale in merito.

### **C. Impatto dell'opzione preferita**

#### **Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (se ve ne è una sola, altrimenti delle opzioni principali)?**

L'ulteriore riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per le autovetture tra il 2005 e il 2030, rispetto alla situazione di riferimento, è compresa tra 4 e 11.4 punti percentuali. Tra il 2020 e il 2030 le emissioni di inquinanti atmosferici diminuiscono di 2-8 punti percentuali per NO<sub>x</sub> e fino a 10 punti percentuali per le PM<sub>2.5</sub>. Per i veicoli commerciali leggeri, l'ulteriore riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> tra il 2005 e il 2030, rispetto alla situazione di riferimento, è compresa tra 4,8 e 14.1 punti percentuali. Le emissioni di inquinanti atmosferici dei veicoli commerciali leggeri diminuiscono fino a 9 (NO<sub>x</sub>) o 10 (PM<sub>2.5</sub>) punti percentuali tra il 2020 e il 2030.

I vantaggi per i consumatori in termini di "costo totale della proprietà" di un'autovettura media nuova del 2030 sono compresi tra 1 000 e 2 000 EUR, considerando un ciclo di vita di 15 anni. Per un veicolo commerciale leggero medio del 2030, il risparmio è compreso tra 3 800 EUR e 4 400 EUR. Il risparmio netto vale sia per il primo che per il secondo utente, quindi avvantaggia anche i gruppi di consumatori a reddito più basso.

#### **Quali sono i costi dell'opzione prescelta (se ve ne è una sola, altrimenti delle opzioni principali)?**

I costi di produzione aumenteranno e si ripercuoteranno sul prezzo dei veicoli, quindi consumatori e imprese devono far fronte a costi iniziali più alti per un veicolo nuovo. Questi costi aumentano con livelli obiettivo di CO<sub>2</sub> più severi per l'intero parco veicoli. Per un'autovettura media nuova immatricolata nel 2030, i suddetti costi si situano tra 400 EUR e 2 700 EUR; per un veicolo commerciale leggero medio immatricolato nel 2030, tra 400 EUR e 2 400 EUR.

#### **Quale sarà l'incidenza su aziende, PMI e microimprese?**

L'analisi mostra un impatto economico positivo, anche per le PMI. I piccoli costruttori di autovetture (meno di 1 000 immatricolazioni nuove nell'UE all'anno) sono esentati dalle norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. Le PMI, in quanto utenti di veicoli commerciali leggeri più efficienti, beneficeranno ampiamente del risparmio di carburante. Nella catena del valore del settore automobilistico le PMI che producono tecnologie convenzionali potrebbero doversi adattare, ma trarranno anche beneficio dall'aumento della domanda di tecnologie nuove e più efficienti.

#### **L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?**

La perdita di gettito delle accise sui carburanti nel 2030 è stimata a circa lo 0,04 % del PIL dell'UE-28; in tutti gli scenari valutati, dovrebbe essere compensata da un aumento dell'imposizione indiretta.

#### **Sono previsti altri effetti significativi?**

Un quadro normativo ambizioso ma realistico ed efficace sotto il profilo dei costi per autovetture e veicoli commerciali leggeri aiuterà l'industria automobilistica dell'UE a mantenersi competitiva sui mercati a livello mondiale. Grazie alla necessità ridotta di combustibili fossili, la situazione dell'UE sul versante della sicurezza energetica migliorerà, con i benefici più significativi nel medio termine.

### **D. Tappe successive**

#### **Quando saranno riesaminate le misure proposte?**

Un riesame dell'efficienza della nuova normativa potrebbe aver luogo nel 2024 in linea con il riesame di altra normativa, ad esempio la proposta relativa al sistema di scambio di quote di emissione (ETS) e il regolamento sulla condivisione degli sforzi.