



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 11.7.2012
COM(2012) 394 final

2012/0191 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che modifica il regolamento (UE) n. 510/2011 al fine di definire le modalità di
conseguimento dell'obiettivo del 2020 di ridurre le emissioni di CO₂ dei nuovi veicoli
commerciali leggeri**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Contesto generale**

L'UE ha un obiettivo dichiarato di limitare il cambiamento climatico mondiale a un aumento di temperatura di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali. Per conseguire tale obiettivo occorre arrestare la crescita delle emissioni mondiali entro il 2020 e ridurla, entro il 2050, almeno del 50% rispetto ai livelli del 1990. Il Consiglio europeo ha riaffermato l'obiettivo dell'UE di una riduzione dall'80 al 95% entro il 2050, rispetto ai livelli del 1990, nell'ambito delle riduzioni che devono essere realizzate dai paesi industrializzati nel loro complesso.

Le politiche in vigore dovrebbero permettere di ridurre le emissioni di gas a effetto serra soltanto del 40% circa entro il 2050. La comunicazione della Commissione *“Una tabella di marcia verso un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050”*¹, indica come raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni interne dell'80% entro il 2050 nel modo economicamente più efficace. Dalla tabella di marcia risulta che tutti i settori economici devono contribuire e che, a seconda dello scenario, occorre che rispetto al 1990 le emissioni prodotte dai trasporti si situino tra +20 e -9% entro il 2030 e diminuiscano dal 54% al 67% entro il 2050².

Mentre negli altri settori vi è una tendenza generale alla riduzione delle emissioni, il settore dei trasporti stradali figura tra i pochi in cui le emissioni hanno registrato un rapido aumento: tra il 1990 e il 2008 le emissioni prodotte dal trasporto su strada sono aumentate del 26%. Nel 2008 il 70% circa delle emissioni di CO₂ del settore dei trasporti era dovuto ai trasporti stradali³. Questo settore rappresenta dunque la seconda fonte di emissioni di gas serra nell'UE e contribuisce a un quinto delle emissioni complessive di CO₂ dell'Unione.

Nel marzo 2011 la Commissione ha adottato il documento *“Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”* che definisce una strategia dei trasporti intesa a conseguire una riduzione del 60% delle emissioni di gas effetto serra provocate da tale settore entro il 2050.

- **Il regolamento**

Il regolamento n. (CE) 510/2011 stabilisce il quadro per la riduzione delle emissioni di CO₂ del nuovo parco veicoli commerciali fino al 2020. L'attuazione del regolamento prevede due fasi. Nel corso del primo periodo, fino al 2017, sono state stabilite le modalità di conseguimento dell'obiettivo. Nel secondo periodo, fino al 2020, il conseguimento dell'obiettivo dipende dall'attuazione delle modalità necessarie, da stabilire in occasione di un riesame. La Commissione è invitata a confermare la possibilità di conseguire l'obiettivo del 2020 per i veicoli commerciali. L'obiettivo è stato fissato nel quadro del processo di codecisione e, tranne che per la conferma, non è riconsiderato in occasione del riesame.

¹ COM(2011) 112 definitivo.

² Escludendo le emissioni marittime internazionali.

³ EU transport in figures 2011, Commissione europea.

Ove tali modalità non siano stabilite, o non sia loro data attuazione, potrebbero esservi conseguenze negative per i costruttori di autoveicoli e i fornitori di pezzi di ricambio che hanno bisogno di certezze con riguardo alla tecnologia e ai veicoli necessari per raggiungere l'obiettivo.

Le modalità sono aspetti dell'attuazione che incidono sul modo in cui sono conseguiti gli obiettivi stabiliti per le emissioni. Nel regolamento in vigore, le principali modalità includono la curva dei valori limite, definita in base al parametro di utilità, e la funzione che indica il rapporto tra il parametro di utilità e le emissioni di CO₂ (definizione della forma e della pendenza). Altre modalità includono l'indennità per le emissioni in eccesso, le innovazioni ecocompatibili, le deroghe, i raggruppamenti, l'introduzione graduale degli obiettivi e la concessione di supercrediti per un periodo di tempo limitato.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

Consultazioni con le parti interessate

- *Esperti esterni*

Uno studio esterno⁴, *Support for the revision of Regulation (EU) 510/2011 on CO₂ emissions from light commercial vehicles*⁵, costituisce la principale analisi su cui è basata la presente proposta. Vi figura una valutazione di diverse modalità e dei rispettivi costi. Il modello PRIMES-TREMOVE è stato utilizzato per valutare l'impatto complessivo dell'obiettivo 2020.

- *Consultazione delle parti interessate*

La consultazione ufficiale delle parti interessate è stata effettuata mediante un questionario on-line e una riunione delle parti interessate. Le informazioni da queste comunicate sono state tenute presenti nel valutare le diverse opzioni disponibili per la regolazione delle emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri.

- Consultazione pubblica

Nell'autunno 2011 è stata realizzata una consultazione pubblica on-line. Complessivamente dalle risposte emerge il messaggio che la regolamentazione dei veicoli commerciali leggeri è importante, che dovrebbe essere in linea con gli obiettivi a lungo termine in termini di gas serra, basata sulle emissioni medie dei veicoli nuovi e neutra dal punto di vista tecnologico. Le opinioni sull'efficacia della legislazione in vigore sono risultate assai discordi. La ragione principale sembra essere che molti ritengono poco incisiva l'attuale legislazione. La fissazione di obiettivi per il periodo successivo al 2020, indipendentemente dalle altre misure che possono essere attuate, ha raccolto numerose adesioni. I risultati della consultazione pubblica sono stati riassunti e pubblicati⁶.

- Riunione delle parti interessate

⁴ Nell'ambito del contratto quadro ENV.C.3/FRA/2009/0043 sulle emissioni degli autoveicoli.

⁵ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/studies_en.htm

⁶ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

Il 6 dicembre 2011 si è tenuta una riunione con le parti interessate. Sono state presentate le conclusioni preliminari dello studio e successivamente sono state pubblicate le presentazioni effettuate in occasione della riunione e una sintesi della discussione⁷. I partecipanti non hanno espresso dissensi sostanziali rispetto all'analisi presentata, ma le ONG hanno sostenuto che gli obiettivi dovrebbero diventare più rigorosi dato che i costi e le emissioni sono inferiori alle previsioni.

Valutazione d'impatto

Sono state preparate una valutazione d'impatto congiunta, a sostegno della presente proposta, e una proposta analoga di modifica del regolamento (CE) n. 443/2009. È stata adottata un'impostazione di ampia portata, al fine di individuare le opzioni strategiche concernenti le questioni sollevate nella legislazione, quelle derivanti dall'attuazione e quelle valutate negli studi svolti per analizzare le possibili strategie per migliorare l'efficacia della legislazione. Sono stati analizzati i seguenti aspetti:

- a) opzione *status quo*;
- b) conferma della possibilità di conseguire l'obiettivo 2020 per i veicoli commerciali leggeri;
- c) modalità di conseguimento dell'obiettivo per i veicoli commerciali leggeri;
- d) semplificazione e riduzione degli oneri amministrativi;
- e) adeguamento al nuovo ciclo di prove;
- f) forma e rigore della legislazione dopo il 2020.

Sulla base di un'analisi delle conseguenze socioeconomiche e ambientali delle diverse modalità, la valutazione d'impatto è giunta alle seguenti conclusioni:

- la conferma della possibilità di conseguire a costi inferiori l'obiettivo 2020 di 147 g/km per i veicoli commerciali;
- la massa deve restare il parametro di utilità; la curva del valore limite deve continuare a essere lineare e la pendenza della curva deve essere stabilita al 100%;
- l'indennità per le emissioni in eccesso va mantenuta a 95 EUR per g/km per autoveicolo;
- la procedura di deroga deve essere semplificata, introducendo per i piccoli costruttori una esclusione "*de minimis*" dall'obbligo di avere un obiettivo in materia di CO₂. Inoltre occorre prevedere una maggiore flessibilità riguardo alla data di concessione delle deroghe di portata ridotta.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

L'UE è già intervenuta in questo settore quando ha adottato il regolamento (UE) n. 510/2011, basato sul capo "Ambiente" del trattato. Anche il mercato unico giustifica l'adozione di

⁷ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

iniziative a livello dell'UE piuttosto che a livello degli Stati membri, al fine di garantire norme comuni nell'intera Unione e limitare così i costi per i costruttori.

L'adozione della proposta non comporta l'abrogazione di atti legislativi in vigore.

Sintesi delle misure proposte

La proposta conferma la possibilità di conseguire entro il 2020 un obiettivo medio di 147 g di CO₂/km per i nuovi veicoli commerciali leggeri. Essa propone di definire le seguenti modalità di conseguimento dell'obiettivo:

- il parametro di utilità resta la massa del veicolo in ordine di marcia;
- la curva del valore limite è lineare, con una pendenza del 100% rispetto al parco di riferimento;
- i costruttori responsabili della registrazione di un numero di veicoli commerciali leggeri inferiore a 500 unità all'anno sono dispensati dall'obbligo di conseguire il loro obiettivo per le emissioni specifiche;
- è autorizzata una maggiore flessibilità quanto ai tempi delle decisioni per la concessione di deroghe ai costruttori di volumi ridotti;
- si tiene conto delle ecoinnovazioni quando si realizza una procedura di prova rivista;
- l'indennità per le emissioni in eccesso è mantenuta a 95 EUR per g/km per autoveicolo.

Poiché il settore industriale beneficia di indicazioni sul regime normativo applicabile successivamente al 2020, la proposta prevede un ulteriore riesame che deve essere effettuato al più tardi il 31 dicembre 2014.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non richiede ulteriori risorse finanziarie.

5. ELEMENTI FACOLTATIVI

- Clausola di riesame/revisione/cessazione dell'efficacia

La proposta comprende una clausola di riesame.

- Spazio economico europeo

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo SEE ed è quindi opportuno estenderlo allo Spazio economico europeo.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (UE) n. 510/2011 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo del 2020 di ridurre le emissioni di CO₂ dei nuovi veicoli commerciali leggeri

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁸,

visto il parere del Comitato delle regioni⁹,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 13, paragrafo 1, del 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 leggeri¹⁰ prevede che la Commissione, a condizione che risulti fattibile, riesamini le modalità per conseguire l'obiettivo di 147 g di CO₂/km entro il 2020, comprese la formula di cui all'allegato I e le deroghe di cui all'articolo 11. La proposta di modifica del regolamento deve essere formulata nel modo più neutro possibile dal punto di vista della concorrenza, oltre che socialmente equo e sostenibile.
- (2) È opportuno precisare che, al fine di verificare il rispetto dell'obiettivo di 147 g di CO₂/km, è necessario continuare a misurare le emissioni di CO₂ in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai

⁸ GU C [...] del [...], pag.

⁹ GU C [...] del [...], pag.

¹⁰ GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1.

veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo¹¹, e delle relative disposizioni di attuazione nonché di tecnologie innovative.

- (3) In base all'analisi tecnica effettuata per la valutazione d'impatto, le tecnologie che permettono di conseguire l'obiettivo di 147 g di CO₂/km sono disponibili e la necessaria riduzione può essere ottenuta a un costo inferiore a quello stimato nella precedente analisi effettuata prima dell'adozione del regolamento (UE) n. 510/2011. Inoltre è diminuito anche il divario tra l'attuale media delle emissioni specifiche di CO₂ prodotte dai veicoli commerciali leggeri nuovi e l'obiettivo. Pertanto è confermata la possibilità di conseguire l'obiettivo di 147 g di CO₂/km entro il 2020.
- (4) Visti gli effetti sproporzionati che comporta per i piccoli costruttori il rispetto degli obiettivi di emissioni specifiche definiti in base all'utilità dell'autoveicolo, dei notevoli oneri amministrativi connessi alla procedura di deroga e dei vantaggi soltanto marginali in termini di riduzione delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli venduti da tali costruttori, i produttori responsabili ogni anno di un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi inferiore a 500 unità sono esclusi dal campo di applicazione dell'obiettivo per le emissioni specifiche e dell'indennità per le emissioni in eccesso.
- (5) La procedura per la concessione di deroghe ai piccoli costruttori è semplificata al fine di consentire una maggiore flessibilità riguardo ai termini applicabili alle domande di deroga da parte dei produttori e alla decisione della Commissione di accordare detta deroga.
- (6) Per permettere all'industria automobilistica di realizzare investimenti e innovazione sul lungo periodo, è opportuno fornire indicazioni riguardo alle modifiche da apportare al presente regolamento nel periodo successivo al 2020. Queste indicazioni devono essere basate su una valutazione del tasso di riduzione necessario alla luce degli obiettivi a lungo termine dell'Unione in materia di clima e delle implicazioni per lo sviluppo di tecnologie, efficaci sotto il profilo dei costi, intese a ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture. È pertanto auspicabile che questi aspetti siano riesaminati, che la Commissione presenti una relazione ed, eventualmente, elabori proposte riguardo agli obiettivi nel periodo successivo al 2020.
- (7) L'articolo 13, paragrafo 3, stabilisce che la Commissione pubblica una relazione sulla disponibilità di dati relativi all'impronta e al carico utile e sulla loro utilizzazione in quanto parametri di utilità nella formula dell'allegato I. Considerando che tali dati sono disponibili e il loro uso potenziale è stato preso in esame nella valutazione d'impatto, la conclusione raggiunta è che sia economicamente più vantaggioso mantenere la massa del veicolo in ordine di marcia come parametro di utilità per l'obiettivo 2020 dei veicoli commerciali leggeri.
- (8) È opportuno privilegiare il metodo che prevede di stabilire l'obiettivo sulla base di una relazione lineare tra l'utilità del veicolo commerciale leggero e il suo obiettivo in materia di emissioni di CO₂, espresso secondo la formula di cui all'allegato I, in quanto consente di mantenere la diversità del mercato dei veicoli commerciali leggeri e la capacità dei costruttori di rispondere alle differenti esigenze dei consumatori, evitando così distorsioni ingiustificate della concorrenza. È tuttavia opportuno

¹¹ GUL 171 del 29.6.2007, pag. 1.

adeguare detto approccio al fine di tener conto dei più recenti dati disponibili sulle immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi.

- (9) La Commissione ha valutato la disponibilità di dati relativi all'impronta e la loro utilizzazione in quanto parametro di utilità nella formula nell'allegato I. Questi dati sono disponibili e la loro potenziale utilizzazione è stata esaminata nella valutazione d'impatto. Sulla base di detta valutazione si è concluso che il parametro di utilità impiegato nella formula per il 2020 dovesse essere la massa.
- (10) Il regolamento impone alla Commissione di procedere a una valutazione d'impatto per il riesame delle procedure di prova, al fine di riflettere adeguatamente il reale comportamento degli autoveicoli in materia di emissioni di CO₂. Questa iniziativa sta progredendo con lo sviluppo di una procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri (World Light Duty Test) nell'ambito della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa, ma non è ancora ultimata. In considerazione di ciò, l'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009 stabilisce per il 2020 limiti di emissione misurati in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007 e dell'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008. Quando le procedure di prova saranno state modificate, i limiti di cui all'allegato I dovranno essere adeguati al fine di garantire un rigore comparabile per fabbricanti e categorie di veicoli.
- (11) Occorre modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 510/2011,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 510/2011 è così modificato:

- (1) All'articolo 1, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

“2. A decorrere dal 2020 il presente regolamento fissa un obiettivo di 147 g CO₂/km per le emissioni medie dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione, misurato in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione, e di tecnologie innovative.”.
- (2) All'articolo 2, è aggiunto il seguente paragrafo 4:

“4. L'articolo 4, l'articolo 8, paragrafo 4, lettere b) e c), l'articolo 9 e l'articolo 10, paragrafo 1, lettere a) e c), non si applicano a un costruttore responsabile, assieme a tutte le imprese ad esso collegate, di un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'UE inferiore a 500 unità nel precedente anno civile.”.
- (3) All'articolo 11, paragrafo 3, l'ultima frase è soppressa.
- (4) L'articolo 13 è così modificato:
 - (a) Il paragrafo 1 è sostituito dal testo seguente:

“Entro il 31 dicembre 2014, la Commissione riesamina gli obiettivi per le emissioni specifiche, modalità e altri aspetti del presente regolamento al fine di stabilire gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli commerciali leggeri nuovi nel periodo successivo al 2020.”;

(b) Il paragrafo 6 è così modificato:

- il secondo comma è soppresso;
- il terzo comma è sostituito dal seguente:

‘Per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura regolamentare delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO₂, la Commissione adegua le formule di cui all’allegato I mediante atti delegati, conformemente all’articolo 15, e alle condizioni di cui agli articoli 16 e 17, garantendo nel contempo un rigore analogo delle prescrizioni in termini di riduzione per i costruttori e i veicoli di utilità diversa nell’ambito delle vecchie e nuove procedure di prova.’

(5) All’allegato I, punto 1, è aggiunta la seguente lettera c):

“c) a decorrere dal 2020:

emissioni specifiche indicative di CO₂ = 147 + a × (M – M₀)

in cui:

M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

M₀ = valore adottato a norma dell’articolo 13, paragrafo 2

a = 0,096.”.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell’Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente