

Bruxelles, 24 settembre 2018  
(OR. en)

12347/18

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2018/0143(COD)**

---

---

**CLIMA 161  
ENV 606  
TRANS 399  
MI 647  
CODEC 1505**

#### **NOTA**

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
n. doc. prec.:	12078/18
n. doc. Comm.:	8922/18
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO <sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi - Dibattito orientativo

---

#### **I. INTRODUZIONE**

1. La Commissione ha adottato la proposta il 17 maggio 2018. Obiettivo della proposta di regolamento è contribuire a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> secondo quanto stabilito nel regolamento sulla condivisione degli sforzi definendo livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi.
2. La proposta stabilisce un obiettivo generale di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per il parco dei veicoli pesanti nuovi del 15 % a partire dal 2025 rispetto ai livelli di emissione del 2019. L'obiettivo generale è tradotto in obiettivi di emissione di CO<sub>2</sub> specifici per costruttore sulla base della composizione e delle caratteristiche del parco. La proposta comprende anche un obiettivo ambizioso di riduzione del 30 % a partire dal 2030. L'obiettivo finale a partire dal 2030 sarà confermato sulla base di un riesame da effettuare nel 2022. Si propone inoltre che, nell'ambito del riesame, il campo di applicazione delle norme sia esteso a piccoli autocarri, autobus, pullman e rimorchi. I veicoli professionali, come i veicoli per l'edilizia, i camion per la raccolta dei rifiuti e le betoniere sono esentati dagli obiettivi di emissione di CO<sub>2</sub>.

3. Contrariamente alle autovetture e ai furgoni, i veicoli pesanti a basse o a zero emissioni non sono ancora disponibili sul mercato, fatta eccezione per gli autobus. Per incentivare lo sviluppo e la diffusione sul mercato dell'UE di veicoli a basse e a zero emissioni, compreso per i veicoli come piccoli autocarri, autobus e pullman per i quali la proposta di regolamento non prevede obiettivi di emissione di CO<sub>2</sub>, la Commissione propone un apposito sistema di "supercrediti" in base al quale tali veicoli saranno contati come più di un veicolo ai fini del calcolo delle emissioni specifiche di un costruttore. Onde evitare di indebolire gli obiettivi ambientali del regolamento, i supercrediti saranno soggetti a massimali predeterminati.
4. Al fine di promuovere l'attuazione efficace sotto il profilo dei costi, la proposta prevede misure di accumulo e prestito di crediti di CO<sub>2</sub>. È prevista una sanzione pecuniaria sotto forma di indennità per emissioni in eccesso in caso di inosservanza degli obiettivi di emissione di CO<sub>2</sub>. Inoltre, la proposta prevede misure volte a garantire la disponibilità di dati solidi e rappresentativi forniti dai costruttori riguardo alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante.

## II. SITUAZIONE ATTUALE

5. La proposta e la relativa valutazione d'impatto sono stati esaminati finora nel corso di tre riunioni del Gruppo "Ambiente". Nell'ultima di queste riunioni, le delegazioni hanno discusso un primo testo della presidenza (doc. 12078/18) mirante a chiarire una serie di questioni di carattere più tecnico. In questa fase le delegazioni sono ancora in fase di elaborazione delle loro posizioni e, a tal fine, hanno chiesto ulteriori delucidazioni alla Commissione in merito a una serie di questioni prevalentemente tecniche. I due principali problemi politici emersi dalla discussione sono gli obiettivi proposti e il sistema di incentivi suggerito per i veicoli a basse e a zero emissioni. Nelle loro osservazioni preliminari, alcune delegazioni hanno indicato di essere favorevoli a un approccio più ambizioso rispetto agli obiettivi, senza tuttavia avere ancora una posizione precisa. In linea di massima le delegazioni sono favorevoli a fornire incentivi per i veicoli a basse e a zero emissioni, ma alcune di esse si chiedono se il sistema di supercrediti proposto sia sufficientemente ambizioso e sono alla ricerca di opzioni alternative.

6. Il Parlamento europeo ha nominato Bas Eickhout (Verts/ALE) relatore per la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI). La votazione della commissione ENVI è fissata al 18 ottobre 2018.

### III. QUESITI PER I MINISTRI

7. Tenuto conto di quanto precede, si invitano i ministri a partecipare a un dibattito orientativo sulla proposta nella sessione del Consiglio "Ambiente" del 9 ottobre 2018. La presidenza ha preparato i due quesiti seguenti per orientare il dibattito:

- *Siete d'accordo con l'approccio previsto nella proposta della Commissione per quanto riguarda un obiettivo vincolante per il 2025 e un obiettivo ambizioso per il 2030 combinato con il meccanismo di riesame? Ritenete che gli obiettivi proposti rispecchino un adeguato livello di ambizione?*
- *A vostro parere, il sistema di supercrediti proposto è adeguato per fornire incentivi ai veicoli a basse e a zero emissioni nonché alle categorie di veicoli non soggetti agli obiettivi di emissione di CO<sub>2</sub>? In caso di risposta negativa, avete considerato approcci diversi?*