

Bruxelles, 18 maggio 2018
(OR. en)

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

8922/18
ADD 4

CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	17 maggio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2018) 186 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO ₂ dei veicoli pesanti nuovi

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2018) 186 final.

All.: SWD(2018) 186 final

Bruxelles, 17.5.2018
SWD(2018) 186 final

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna il documento

**proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio
che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂
dei veicoli pesanti nuovi**

{COM(2018) 284 final} - {SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final}

Scheda di sintesi

Valutazione di impatto della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi

A. Necessità di intervenire

Per quale motivo? Qual è il problema affrontato?

Tra il 1990 e il 2015, le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti sono aumentate del 19% circa. Contrariamente a quanto avviene per le autovetture e i furgoni, le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti non sono attualmente regolamentate nell'UE.

Un gran numero di tecnologie prontamente disponibili ed efficaci sotto il profilo dei costi che possono migliorare l'efficienza nel consumo di carburante non trovano ampia diffusione nel mercato, nonostante i costi contenuti e gli elevati risparmi netti che potrebbero determinare. Ciò è principalmente dovuto all'imperfezione e all'asimmetria dell'informazione nel mercato dei veicoli nuovi: gli operatori dei trasporti, che sono soprattutto PMI, hanno difficoltà ad accedere alle informazioni tecniche su tali tecnologie e a utilizzarle al meglio.

Di conseguenza, i problemi individuati sono:

- 1) in mancanza di un intervento, le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti sono destinate ad aumentare fino a un massimo del 6% tra il 2015 e il 2030;
- 2) gli operatori dei trasporti e i loro clienti non riescono a trarre vantaggio dal possibile risparmio di carburante;
- 3) i costruttori europei di veicoli pesanti e i fornitori di componenti rischiano di perdere la posizione tecnologica e innovativa di punta in quanto, negli ultimi anni, mercati importanti come Stati Uniti, Canada, Giappone e Cina hanno attuato norme sulle emissioni per stimolare l'innovazione e migliorare rapidamente l'efficienza.

Le parti interessate includono la popolazione in generale, gli operatori del trasporto merci e i costruttori di veicoli pesanti.

Qual è l'obiettivo dell'iniziativa?

L'iniziativa dovrebbe: 1) contribuire al conseguimento degli impegni dell'UE nel quadro dell'accordo di Parigi tramite la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, 2) ridurre i costi operativi per gli operatori dei trasporti e i costi di trasporto per i consumatori, 3) preservare la posizione di punta dei costruttori di veicoli pesanti e dei produttori di componenti dell'UE nel settore delle tecnologie e dell'innovazione.

Qual è il valore aggiunto di un intervento a livello di UE?

L'azione dell'UE è efficace sotto il profilo dei costi e garantirà il coordinamento tra gli Stati membri nell'affrontare i cambiamenti climatici. È improbabile che l'azione individuale degli Stati membri risulti sufficiente.

B. Soluzioni

Quali opzioni strategiche legislative e di altro tipo sono state prese in considerazione? Ne è stata preferita una? Per quale motivo?

In seguito a un'analisi delle misure strategiche dell'UE in materia di trasporti è stata identificata la necessità di introdurre norme sulle emissioni di CO₂. In questo modo si introdurrebbe una misura complementare che agisce sul lato dell'offerta a livello di Unione al fine di garantire un'efficace decarbonizzazione del settore dei trasporti pesanti.

Per l'elaborazione delle norme sulle emissioni di CO₂ sono state prese in esame varie opzioni strategiche relativamente a:

- 1) obiettivi per le emissioni di CO₂;
- 2) distribuzione degli obiettivi per le emissioni di CO₂ per l'intero parco veicoli dell'UE tra gruppi di veicoli e costruttori;
- 3) incentivi per veicoli a basse e a zero emissioni (LEV/ZEV);
- 4) elementi per un'attuazione efficace sotto il profilo dei costi;
- 5) rafforzamento della governance.

Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?

La maggior parte dei portatori di interessi sostiene l'introduzione di obiettivi per le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti a livello di Unione. I costruttori di veicoli pesanti si sono espressi a favore di obiettivi meno ambiziosi rispetto alle ONG e sostengono la fissazione di un unico obiettivo in materia di emissioni di CO₂ per costruttore. Per quanto riguarda i veicoli a basse e a zero emissioni, i costruttori sostengono i supercrediti, mentre le ONG sono a favore di un mandato. L'attuazione efficace sotto il profilo dei costi è sostenuta da tutti i portatori di interessi, ma mentre i costruttori sono favorevoli a un sistema di crediti e debiti, le organizzazioni della società civile sostengono un sistema di scambio. La maggior parte dei portatori di interessi si è espressa a favore di una verifica che metta a confronto i valori di CO₂ certificati con le emissioni effettive a livello mondiale.

C. Impatto dell'opzione prescelta

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

Le opzioni considerate riguardano una serie di traiettorie di riduzione delle emissioni di CO₂ fino al 2030.

Considerate le varie possibilità di livelli obiettivo, la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nel 2030 rispetto allo scenario di riferimento dovrebbe essere compresa fra il 3% e l'8%. Entro il 2030 la riduzione delle emissioni di NO_x dovrebbe attestarsi tra l'1,3% e il 4,7% e quella delle emissioni di PM_{2.5} raggiungere un massimo dello 0,6%.

Sono attesi significativi benefici netti per la società nel suo insieme oltre che per gli operatori dei trasporti e i consumatori, benefici che aumentano con livelli obiettivo di CO₂ più severi. Da un punto di vista sociale si prevedono vantaggi economici netti, tra cui il venir meno dei costi connessi alla CO₂, che vanno da 9 377 a 52 369 EUR per autocarro immatricolato nel 2025 e da 41 567 a 87 278 EUR per autocarro immatricolato nel 2030.

Dal punto di vista del primo e secondo uso, i risparmi netti cumulativi, come la differenza tra il risparmio di carburante e i costi di produzione, variano da 5 413 a 37 589 EUR per autocarro nel 2025 e da 22 032 a 82 429 EUR per autocarro nel 2030. Questi valori corrispondono a un risparmio dell'1-4% sui costi operativi nel 2025 e del 3-12% nel 2030.

Un'analisi delle tecnologie efficaci sotto il profilo dei costi già disponibili o che lo saranno a breve termine dimostra che il loro pieno utilizzo consentirebbe di conseguire riduzioni delle emissioni tra il 15% e il 20% nel 2025, rispetto allo scenario di riferimento.

Maggiori incertezze circa le prestazioni e i costi delle tecnologie più avanzate, e in particolare i sistemi di propulsione alternativi che si basano sull'esistenza di un'infrastruttura per i carburanti alternativi, potrebbero incidere sulla fattibilità delle opzioni che prevedono livelli obiettivo più elevati per il 2030.

I costi totali per l'attività di trasporto merci mediante veicoli pesanti registrerebbero una leggera flessione, inferiore all'1% nel 2025 e tra l'1% e il 3% nel 2030.

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

Si assisterà ad un aumento dei costi di produzione e, di conseguenza, gli operatori che acquistano un nuovo autocarro dovranno far fronte a un costo iniziale più elevato. In media, tenuto conto delle varie opzioni, per un nuovo autocarro immatricolato tali costi saranno compresi tra 858 e 27 797 EUR nel 2025 e tra 4 657 e 58 760 EUR nel 2030. In termini relativi, questo valore rappresenta tra lo 0,8% e il 25,3% del prezzo di acquisto di un veicolo.

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

Gli operatori dei trasporti, in particolare le PMI, dovrebbero beneficiare della riduzione dei consumi di carburante: i risparmi dovrebbero superare ampiamente i costi aggiuntivi di un nuovo autocarro dotato delle tecnologie di riduzione di CO₂. Le PMI che forniscono tali tecnologie ai costruttori di veicoli pesanti trarranno vantaggio dall'aumento della domanda.

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

Si prevede una leggera riduzione del gettito fiscale nell'UE a 28 Stati membri dovuta al calo delle vendite diesel.

Sono previsti altri effetti significativi?

Un quadro normativo per le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti aiuterà l'industria automobilistica europea a mantenere la leadership tecnologia e innovativa a livello mondiale e l'accesso ai mercati. Il fabbisogno ridotto di combustibili fossili inciderà positivamente sulla sicurezza energetica dell'UE.

D. Tappe successive**Quando saranno riesaminate le misure proposte? Max. 4 righe**

Nel 2022 è previsto un primo riesame dell'efficacia della legislazione. Il riesame dovrebbe 1) stabilire o confermare l'obiettivo per il 2030, 2) estendere il campo d'applicazione ad altre categorie di veicoli pesanti, come autobus e autocarri più piccoli, 3) riesaminare l'efficacia delle modalità di attuazione, ad esempio il regime di incentivi per i veicoli a zero e a basse emissioni.