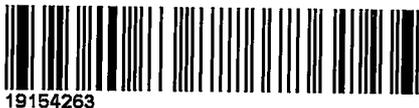




PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE
Servizio Informative parlamentari e Corte di Giustizia UE

Presidenza del Consiglio dei Ministri
DPE 0002038 P-4.22.1
del 01/03/2018



Camera dei Deputati
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

Senato della Repubblica
Ufficio dei rapporti con le istituzioni
dell'Unione Europea

e p.c.

Ministero dell'Ambiente, della Tutela
del Territorio e del Mare
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero dello Sviluppo Economico
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari esteri e della
Cooperazione internazionale
Nucleo di valutazione degli atti UE

OGGETTO: Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente la *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) - COM(2017) 676.*

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la relazione elaborata dal Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare, in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

Il Coordinatore del Servizio
dott. Gaetano De Salvo

dott. Roberto Biasini



**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare**

DIREZIONE GENERALE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE, PER
IL DANNO AMBIENTALE E PER I RAPPORTI CON L'UNIONE EUROPEA
E GLI ORGANISMI INTERNAZIONALI

DIVISIONE IV - AFFARI EUROPEI

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento Politiche Comunitarie
Ufficio Coordinamento Politiche UE
Servizio Informative Parlamentari
e Corte di Giustizia UE
c.a. Dott. Gaetano De Salvo

e, p.c.

All'Ufficio Legislativo
SEDE

Oggetto: Informazione qualificata - Richiesta di relazione
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)

- Codice Consiglio: 14217/2017
- Codice proposta: COM(2017) 676
- Codice istituzionale: 2017/0293 (COD)

Con riferimento alla richiesta di cui all'oggetto, si allega per i seguiti di competenza la citata relazione redatta dalla Direzione Clima ed Energia in collaborazione con la Direzione per lo sviluppo sostenibile, per il danno ambientale e per i rapporti con l'Unione europea e gli organismi internazionali, ai sensi dell'articolo 6, comma 4 della legge 234/2012.

Cordialmente

Dirigente Servizio IV
Dott.ssa Federica Fricano

M_ANTE.SVI.REGISTRO UFFICIALE.USCITA.Prot.0001510.16-02-2018

Relazione ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234 sulla proposta di Regolamento 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)

Oggetto dell'atto

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)

- Codice del Consiglio: 14217/2017
- Codice della proposta: COM(2017) 676
- Codice interistituzionale: 2017/0293 (COD)
- WP Commissione (2017): presente

Premessa: finalità e contesto

Il settore dei trasporti rappresenta circa il 25% di tutte le emissioni di CO2 nell'Unione Europea. In particolare, le autovetture e veicoli commerciali leggeri sono responsabili di circa il 15% delle emissioni europee di CO2. Al fine di ridurre tali emissioni, la strategia europea per una mobilità a basse emissioni, che la Commissione ha pubblicato nel luglio 2016, fissa un obiettivo ambizioso: entro il 2050 le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti dovranno essere inferiori di almeno il 60% rispetto al 1990.

Inoltre, nell'ambito della Strategia quadro per un'Unione dell'Energia per la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio sicura e competitiva, la proposta di Regolamento contribuirà al raggiungimento degli obiettivi fissati nel quadro dell'UE per le politiche del clima e dell'energia all'orizzonte 2030. In particolare, la proposta contribuirà all'obiettivo di riduzione del 30% rispetto ai livelli del 2005 individuato per i settori non coperti dal sistema di scambio di quote di emissione (settori non-ETS), tra i quali figura anche il trasporto su strada.

A livello nazionale, il settore dei trasporti contribuisce per il 37.6% (dato 2015) alle emissioni dei settori non coperti dalla direttiva ETS, rappresentando pertanto, il maggior contributore in termini di emissioni di gas a effetto serra. La recente Strategia Energetica Nazionale SEN già prevede un importante contributo dal settore trasporti al raggiungimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni GHG per il settore non-ETS, che per l'Italia è pari al -33% al 2030. L'adozione del Regolamento che riunisce in un unico atto legislativo e rivede i Regolamenti (CE) n. 443/2009 (CO2 auto) e (CE) n. 510/2011(CO2 van), prevedendo nuovi standard emissivi a livello europeo per il periodo successivo al 2020, dovrebbe, quindi, dare ulteriore impulso al settore, consentendo una maggiore riduzione delle emissioni.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

A. 1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

La proposta rispetta il principio di attribuzione.

La base giuridica della proposta è l'articolo 192 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE). La proposta persegue un obiettivo legittimo rispetto al campo di applicazione degli articoli da 191 a 193 del TFUE che specificano le competenze dell'Unione Europea in materia di cambiamenti climatici.

A.2. Rispetto del principio di sussidiarietà

La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in considerazione degli effetti transfrontalieri dei cambiamenti climatici e della necessità di tutelare il mercato unico nei settori dei veicoli.

Le iniziative a livello solo nazionale e locale sarebbero verosimilmente meno efficaci in quanto mancherebbero probabilmente di coerenza e frammenterebbero il mercato interno.

A.3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta è conforme al principio di proporzionalità in quanto si limita a quanto necessario per il conseguimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ nelle autovetture e nei veicoli commerciali leggeri conformemente a quanto previsto nel quadro dell'UE per le politiche del clima e dell'energia al 2030.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

B.1. Valutazione del progetto e urgenza

Il settore dei trasporti, ed in particolare i trasporti su strada, rappresenta uno dei principali emettitori di gas ad effetto serra a livello globale. Il provvedimento rientra nelle misure adottate dall'UE per il raggiungimento degli obiettivi climatici al 2030 ed in particolare contribuirà al raggiungimento degli obiettivi nazionali per i settori non-ETS (per l'Italia tale obiettivo ammonta al -33% di riduzione rispetto ai livelli del 2005). La valutazione del progetto è, pertanto, positiva e si ritiene urgente la sua adozione in quanto lo strumento normativo in discussione è ritenuto importante per la riduzione delle emissioni di CO₂ dal trasporto su strada al 2030. Tuttavia, sono in corso di valutazione gli elementi costitutivi della proposta, con particolare riferimento agli obiettivi di riduzione delle emissioni individuati e ai meccanismi di incentivazione dei veicoli a zero-basse emissioni. A tal fine, è stato istituito un tavolo interministeriale con le amministrazioni competenti.

B.2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Il provvedimento risulta conforme all'interesse nazionale in quanto contribuisce all'obiettivo nazionale di riduzione per i settori non-ETS e promuove lo sviluppo e gli investimenti nel settore della "*Green Economy*". Tuttavia, si ritiene indispensabile giungere ad un provvedimento equilibrato che coniughi opportunamente la salvaguardia ambientale con la minimizzazione dei possibili impatti a livello sociale, economico e produttivo.

B.3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie ed opportune

Il testo sarà discusso in sede di Gruppo Ambiente del Consiglio dell'Unione europea. Sono in corso analisi e approfondimenti, nell'ambito del tavolo tecnico interministeriale, relativi ad alcuni elementi della proposta, quali gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ a livello EU previsti dal 2025 e dal 2030 e il meccanismo di incentivazione dell'immissione sul mercato di veicoli a zero-basse emissioni.

In particolare, è in corso di valutazione se una transizione più graduale verso una mobilità a zero-basse emissioni al 2030 possa favorire un più rapido rinnovo del parco auto (con conseguente riduzione delle emissioni di CO₂ dal settore), e la penetrazione sul mercato delle nuove tecnologie a costi più sostenibili per i consumatori. Tale gradualità, inoltre, consentirebbe di potenziare l'infrastruttura nazionale, necessaria alla penetrazione sul mercato di determinate tecnologie.

Inoltre, pur condividendo in principio l'introduzione di un incentivo alla penetrazione sul mercato dei veicoli a zero-basse emissioni, si ritiene che tale incentivo potrebbe essere più efficace se rivolto più equamente a tutte le tecnologie che determinano emissioni inferiori a 50gCO₂/km, dal momento che concorreranno tutte ad accelerare la transizione verso un rinnovo del parco auto circolante a basse emissioni.

C. Valutazione d'impatto

C.1. Impatto finanziario

La proposta di regolamento ha un trascurabile impatto finanziario per la pubblica amministrazione in quanto il sistema di monitoraggio delle emissioni di CO₂ per le autovetture e per i veicoli commerciali leggeri previsto nella proposta non ha subito modifiche rilevanti rispetto ai Regolamenti originari ed è, pertanto, già implementato.

C.2. Effetti sull'ordinamento nazionale

La proposta di regolamento non ha un impatto sull'ordinamento nazionale.

C.3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

La proposta non incide sulle competenze regionali e sulle autonomie locali; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

C.4 Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Dall'esame della proposta non si prevedono effetti ulteriori per l'organizzazione della pubblica amministrazione dal momento che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è già competente sul monitoraggio delle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli leggeri.

C.5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

Si prevedono effetti positivi sui cittadini rientrando, la proposta, tra le misure a supporto della lotta ai cambiamenti climatici.

La transizione verso una mobilità a zero-basse emissioni presenta impatti diversificati nei vari settori produttivi coinvolti. *In primis*, i costruttori di autovetture e di veicoli commerciali leggeri sono chiamati ad intraprendere rilevanti investimenti al fine di rinnovare il parco tecnologico delle proprie flotte per poter rispettare gli obiettivi di riduzione delle emissioni previsti dalla proposta di Regolamento. Inoltre, impatti rilevanti potrebbero registrarsi nel settore della produzione e distribuzione dei carburanti tradizionali. Tali investimenti potrebbero generare impatti in termini di riduzione di capacità produttiva di comparti 'tradizionali' inclusa la filiera delle tecnologie di alimentazione alternative, quali il gas naturale ed il GPL, ove l'Italia vanta una leadership a livello internazionale e, conseguentemente, di occupazione.

Al contempo, il provvedimento favorirà altri settori produttivi quali, società di servizi energetici, componentistica elettronica, industria manifatturiera dei materiali plastici, elettronici, dei metalli, delle batterie, nonché promuoverà la ricerca e l'innovazione nel settore della mobilità e dei nuovi materiali.

Inoltre, la proposta favorisce la competitività dell'industria automobilistica europea rispetto ai concorrenti internazionali al fine di mantenere la leadership dell'U.E. anche nello sviluppo di tecnologie a zero-basse emissioni.

Altro

Tabella di Corrispondenza

(articolo 6, comma 5, legge 24 dicembre 2012, n. 234)

Disposizioni del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Normativa nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'articolo 1117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)

N.B. Non sussiste normativa nazionale in materia.