CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 12 novembre 2010 (17.11)
(OR. en)

16169/10

ENV 763
ENT 171

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	11 novembre 2010
Destinatario:	Signor Pierre de BOISSIEU, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
Oggetto:	Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo: Relazione sui progressi ottenuti nell'attuazione dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO2 dei veicoli leggeri

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2010) 656 definitivo.

All.: COM(2010) 656 definitivo

COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 10.11.2010
COM(2010) 656 definitivo

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO E AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO

Relazione sui progressi ottenuti nell'attuazione dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO E AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO

Relazione sui progressi realizzati nell'attuazione dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri

1. INTRODUZIONE

Il 7 febbraio 2007 la Commissione ha adottato la comunicazione COM(2007) 19 definitivo[1] nella quale delineava una nuova strategia organica finalizzata a ridurre le emissioni di biossido di carbonio (CO_2) delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri nuovi venduti nell'Unione europea. Successivamente, il regolamento (CE) n. 443/2009[2] ha stabilito all'articolo 13 che la Commissione presenti una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio nella quale esamina i progressi realizzati nell'attuazione dell'approccio comunitario integrato per la riduzione delle emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri.

La presente relazione fornisce una valutazione finale della strategia applicata prima del 2007 ed esamina i progressi realizzati nell'attuazione dei diversi elementi della strategia del 2007.

2. VALUTAZIONE FINALE DELLA STRATEGIA APPLICATA PRIMA DEL 2007

Prima del 2007 la strategia comunitaria si fondava su tre pilastri, secondo le indicazioni della Commissione contenute nella comunicazione del 1995[3] e suffragate successivamente dal Consiglio e dal Parlamento europeo[4]. Questa struttura consentiva la combinazione di misure riguardanti sia l'offerta (impegni volontari) che la domanda (etichettatura e tassazione).

La strategia applicata prima del 2007 era incentrata su obiettivi per il 2008 e il 2009 e i dati relativi a questi anni sono disponibili solo da poco. Le statistiche e i dati di monitoraggio presentati nel testo seguente dimostrano che, come si temeva in fase di elaborazione della strategia per il 2007, gli obiettivi della strategia pre-2007 sono stati conseguiti solo parzialmente.

Primo pilastro: gli impegni volontari dell'industria automobilistica

Grazie agli impegni volontari sottoscritti dalle associazioni dei costruttori automobilistici di Europa (ACEA), Giappone (JAMA) e Corea (KAMA), le emissioni delle autovetture nuove dovevano in media essere ridotte a 140 gCO_2/km entro il 2008 (obiettivo ACEA) o entro il

---

1 Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo - Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DC0019:IT:NOT

2 Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove, GU L 140 del 5.6.2009.

3 COM(95) 689, Strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture e per migliorare il risparmio di carburante.

4 Conclusioni del Consiglio del 25.6.1996, risoluzione del Parlamento europeo del 22.9.1997.

2009 (obiettivo JAMA and KAMA). Gli impegni specificano che le emissioni di CO_2 delle autovetture nuove saranno misurate in conformità alla direttiva 93/116/CE della Commissione[5], che costituisce la base su cui sono stati stabiliti gli obiettivi. Per controllare il rispetto degli impegni occorre tener conto dei cambiamenti intervenuti nel metodo di prova dall'entrata in vigore della suddetta direttiva correggendo le emissioni di CO_2 misurate. La correzione apportata consiste in una revisione al ribasso dello 0,7%; questo fattore di correzione è stato applicato per valutare i progressi realizzati dalle associazioni di costruttori automobilistici ACEA, JAMA e KAMA[6].

Grafico 1: Evoluzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture nuove per associazione di costruttori
(adeguate a seguito dei cambiamenti nel metodo di prova)

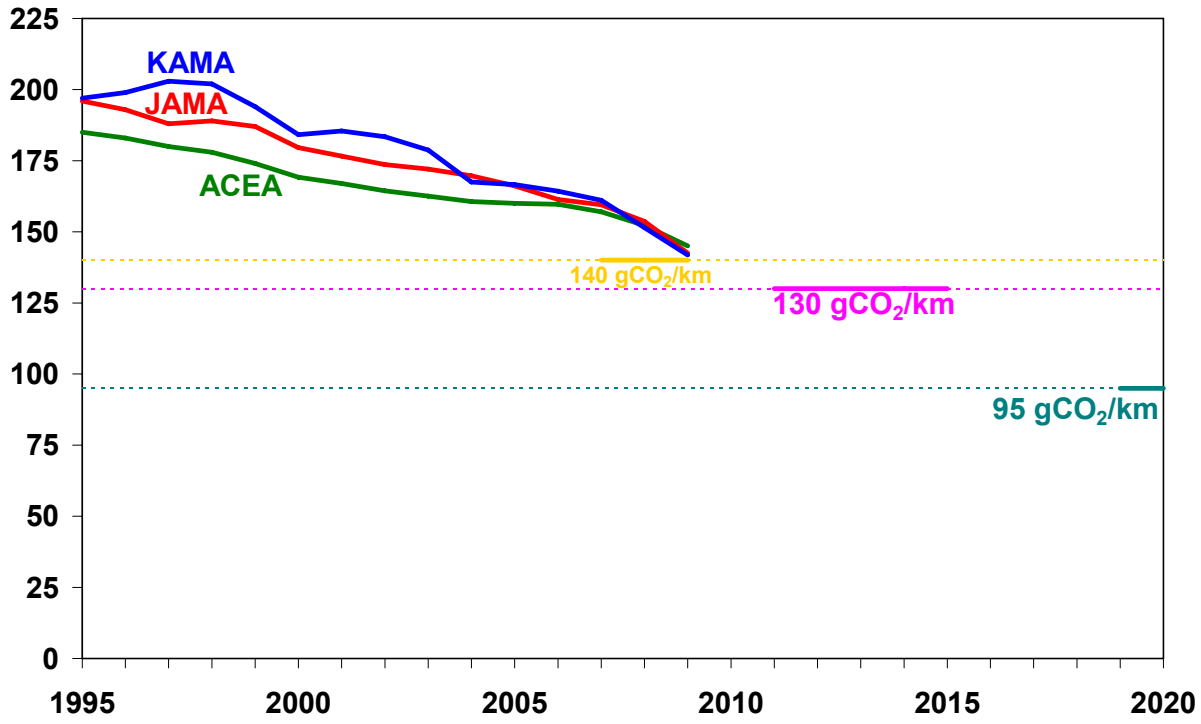

Tabella 1: Emissioni medie di CO_2 delle autovetture nuove per associazione di costruttori (adeguate a seguito dei cambiamenti nel metodo di prova)

gCO_2/km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ACEA	169,2	167,0	164,4	162,5	160,7	160,0	159,7	157,0	152,3	145,1
JAMA	179,6	176,6	173,7	172,0	169,7	166,2	161,4	159,5	153,7	142,6
KAMA	184,2	185,5	183,5	178,7	167,5	166,6	164,3	161,1	151,5	141,8

5 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0116:it:NOT

6 Maggiori informazioni sulla correzione dello 0,7% sono reperibili nei documenti COM(2002) 693 definitivo e COM(2004) 78 definitivo.

Dai più recenti dati di monitoraggio[7] risulta ormai chiaramente che l'obiettivo dell'ACEA per il 2008 non è stato conseguito. Durante questo periodo JAMA e KAMA hanno invece raggiunto riduzioni significative delle emissioni di CO_2 e hanno quasi conseguito il loro obiettivo per il 2009. Le diminuzioni osservate nel 2009 sono in parte dovute alla crisi economica e finanziaria, che ha modificato il comportamento dei consumatori.

Secondo pilastro: informazione dei consumatori

Questo aspetto è valutato nella sezione 3.9 in quanto fa parte anche della strategia del 2007.

Terzo pilastro: promozione di automobili a basso consumo di carburante attraverso misure fiscali

Questo aspetto è valutato nella sezione 3.10 in quanto fa parte anche della strategia del 2007.

3. PROGRESSI REALIZZATI NELL'ATTUAZIONE DELLA STRATEGIA DEL 2007

La strategia del 2007 mirava a conseguire l'obiettivo comunitario di 120 gCO_2/km, o equivalente, entro il 2012 mediante un quadro legislativo che prevedeva misure orientate all'offerta. Il pacchetto di misure comprendeva i seguenti elementi:

- realizzazione dell'obiettivo di 130 gCO_2/km per la media del parco di auto nuove grazie ai miglioramenti apportati alla tecnologia di costruzione dei motori;
- definizione di requisiti minimi di efficienza per gli impianti di condizionamento dell'aria;
- installazione obbligatoria di sistemi precisi di controllo della pressione degli pneumatici;
- definizione di limiti massimi di resistenza al rotolamento degli pneumatici applicabili nell'UE per gli pneumatici delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri;
- impiego di indicatori di cambio di marcia che tengano conto della misura in cui i consumatori utilizzano questi dispositivi nelle condizioni reali di guida;
- miglioramento in termini di risparmio di carburante nei veicoli commerciali leggeri (furgoni), con l'obiettivo di raggiungere 175 gCO_2/km entro il 2012 e 160 gCO_2/km entro il 2015;
- incremento dell'uso di biocarburanti, massimizzandone le prestazioni ambientali.

Al di là del quadro legislativo, la strategia della Commissione intesa ad abbattere ulteriormente le emissioni di CO_2 avrebbe dovuto promuovere un impegno supplementare rivolto agli altri mezzi di trasporto su strada (veicoli pesanti, ecc.), l'adozione di iniziative da parte degli Stati membri (tassa sul CO_2 e altri incentivi fiscali, ricorso ad appalti pubblici, gestione del traffico, infrastrutture, ecc.) e da parte dei consumatori (scelta informata al momento dell'acquisto, comportamento di guida responsabile).

Il pacchetto di misure comprendeva i seguenti elementi orientati alla domanda/al comportamento:

---

[7] Sistema di monitoraggio — le relazioni annuali sulle emissioni di CO_2 prodotte dalle autovetture nuove: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm.

- tassazione;
- informazione del consumatore;
- modalità di guida compatibili con l'ambiente.

3.1. Conseguimento dell'obiettivo UE di 120 gCO_2/km nel 2012

Nelle sezioni seguenti si valutano i progressi realizzati nell'attuazione della strategia, ma non è tuttavia possibile fare il punto sul conseguimento dell'obiettivo per il 2012 in essa fissato. Nel corso della sua attuazione, il calendario e l'ambizione globale della strategia sono stati modificati. L'elemento principale della strategia, il regolamento (CE) n. 443/2009[8], entra pienamente in vigore solo nel 2015. Anche molte delle misure di attuazione supplementari entrano in vigore in date diverse, generalmente successive al 2012. Un nuovo elemento di una prospettiva a lungo termine, ossia l'obiettivo per il 2020, è stato inoltre inserito nel regolamento sulle emissioni di CO_2 delle autovetture e, successivamente, nella proposta di un regolamento equivalente per i veicoli commerciali leggeri. Questa prospettiva a lungo termine dovrebbe compensare il ritardo nelle riduzioni a breve termine. È pertanto chiaro che, nonostante i progressi nell'attuazione della strategia e un'ulteriore riduzione prevista delle emissioni di CO_2, anche prima della piena entrata in vigore di tutte le misure, l'obiettivo di 120 gCO_2/km, o equivalente, non sarà probabilmente realizzato nel 2012.

Le sezioni seguenti della presente relazione forniscono informazioni più dettagliate sui progressi realizzati per ciascuno degli elementi della strategia.

3.2. Raggiungere 130 gCO_2/km per le autovetture nuove

Questo obiettivo è attuato dal regolamento (CE) n. 443/2009[8]. Esso consiste nel ridurre le emissioni di tutte le autovetture nuove (veicoli di categoria M1) immatricolate nell'UE a 130 gCO_2/km nel periodo 2012-2015. A seguito di un meccanismo di introduzione graduale, l'obiettivo di 130 gCO_2/km entra pienamente in vigore solo nel 2015[9]. Una curva dei valori limite autorizza limiti di emissione più alti per le autovetture più pesanti rispetto a quelle più leggere, mantenendo la media globale del parco auto. Questa misura è compatibile con l'obiettivo della strategia secondo cui il quadro legislativo deve assicurare obiettivi di riduzione neutri sotto il profilo concorrenziale ed equi sotto il profilo sociale. Secondo quanto annunciato nella strategia, il regolamento prevede un secondo obiettivo di 95 gCO_2/km per il 2020. Le modalità di raggiungimento di tale obiettivo saranno definite entro il 2013.

Tabella 2: Emissioni medie di CO_2 delle autovetture nuove immatricolate nell'Unione europea (non adeguate a seguito dei cambiamenti del metodo di prova)[10].

---

[8] Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri; http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0443:IT:NOT.

[9] L'obiettivo di 130 gCO_2/km è introdotto gradualmente nel periodo 2012-2015: solo il 65% del parco di autovetture nuove deve rispettare l'obiettivo nel 2012, il 75% nel 2013, l'80% nel 2014 e il 100% a partire dal 2015.

[10] Le emissioni specifiche delle autovetture nuove nella presente tabella non sono adeguate come quelle della tabella 1 e del grafico 1 in quanto il regolamento (CE) n. 443/2009 prevede l'utilizzo dei dati in conformità al regolamento (CE) n. 715/2007.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
gCO_2/km	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,6	145,7

Secondo i dati del monitoraggio UE, i costruttori automobilistici sono a buon punto per conseguire gli obiettivi stabiliti nel regolamento (CE) n. 443/2009. La media delle emissioni specifiche di CO_2 delle autovetture nuove immatricolate nell'UE-27 nel 2009 era di 145,7 gCO_2/km. Anche se le riduzioni registrate nel 2008 e nel 2009 potrebbero essere state in parte dovute alla crisi economica e finanziaria e ai regimi di demolizione[11], attuati da numerosi Stati membri, la tendenza al ribasso dal 2000 è evidente. Il sistema di monitoraggio indica inoltre che i consumatori si stanno orientando verso autovetture di dimensioni più piccole, in quanto la potenza media del motore, la massa e la cilindrata dei veicoli sono diminuiti leggermente nel 2009. Questo risultato può anche essere dovuto all'adozione del regolamento sulle emissioni di CO_2 delle autovetture, che incoraggia i costruttori a cominciare a prepararsi per rispettare la nuova norma in materia di CO_2.

Dai dati disponibili sull'immatricolazione delle autovetture nuove risulta che la media delle emissioni specifiche di CO_2 del 65% delle autovetture nuove immatricolate nel 2009 era inferiore a 130 gCO_2/km; in media, quindi, l'obiettivo per il 2012 era già conseguito nel 2009. Si tratta, tuttavia, solo della valutazione della media europea. I dati disponibili, provenienti dai sistemi di controllo istituiti a norma della decisione (CE) 1753/2000, non consentono una valutazione dettagliata dei costruttori e della distanza che li separa dagli obiettivi intermedi fissati nel regolamento (CE) n. 443/2009 per il periodo 2012-2014. Per maggiori informazioni sui dati del 2009 si veda la relazione di controllo per il 2009[12], che tratta questi aspetti in modo più dettagliato.

3.3. Sistemi di condizionamento dell'aria

La direttiva 2006/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, relativa alle emissioni degli impianti di condizionamento d'aria dei veicoli a motore, che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio[13], è intesa a ridurre le emissioni dirette di taluni gas fluorurati a effetto serra provenienti dai sistemi di condizionamento dell'aria installati nelle autovetture (categoria M1) e nei veicoli commerciali leggeri (N1, classe I).

Entro il 2011 la Commissione presenterà una proposta finalizzata a ridurre il consumo di carburante dei sistemi mobili di condizionamento dell'aria e la loro incidenza in termini di emissioni di CO_2. Nel 2008 si è svolta una consultazione pubblica in preparazione della

---

11 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report_scrapping_schemes_en.pdf La diminuzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture è stata conseguita a costi estremamente elevati durante la crisi. Lo studio di IHS Global Insight *Assessment of the Effectiveness of Scrapping Schemes for Vehicles: Economic, Environmental and Safety Impacts* (Valutazione dell'efficacia dei regimi di demolizione dei veicoli: impatto economico, ambientale e sulla sicurezza) ha concluso che: *In generale, se l'unico motivo per istituire regimi di demolizione era la riduzione delle emissioni, dovremmo concludere (come la maggior parte degli altri studi) che si tratta di un meccanismo costoso per ottenere questo scopo – almeno per quanto riguarda i parametri generali dell'istituzione di questo regime nel 2009 . ... attribuendo l'intero costo finanziario netto dei regimi di demolizione puramente alle riduzioni di CO_2 si ottiene una stima dei costi di 1100 EUR per tonnellata di CO_2 evitata.*

12 http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_monitoring.htm.

13 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0116:it:NOT.

proposta e i relativi risultati possono essere consultati sul sito web della Commissione[14]. La Commissione sta attualmente mettendo a punto un metodo di prova appropriato per i sistemi mobili di condizionamento dell'aria.

3.4. Sistemi di controllo della pressione degli pneumatici

Una pressione bassa degli pneumatici può aumentare il consumo di carburante e le emissioni di CO_2 del 4%, ridurre la durata di vita degli pneumatici del 45% e causare incidenti. L'installazione di sistemi di controllo della pressione degli pneumatici (TMPS – *Tyre Pressure Monitoring Systems*) dovrebbe contribuire a ridurre il consumo di carburante e ad aumentare la sicurezza.

L'articolo 9 del regolamento (CE) n. 661/2009[15] prevede che tutti i veicoli della categoria M1 (autovetture) siano dotati di sistemi di controllo della pressione degli pneumatici. Entro novembre 2012 devono essere dotati di sistemi TPMS tutti i nuovi modelli di autovetture ed entro novembre 2014 tutte le autovetture nuove. I sistemi avvertiranno il conducente quando la pressione degli pneumatici scende del 20% rispetto alla normale pressione di marcia a caldo.

È attualmente in discussione con gli Stati membri la possibilità di introdurre una seconda fase dei sistemi TPMS con requisiti più rigorosi, fra cui un avvertimento tempestivo (ad esempio quando la pressione degli pneumatici scende del 15% rispetto alla normale pressione di marcia a caldo). Se verrà raggiunto un accordo in proposito, la seconda fase entrerà in vigore circa tre anni dopo la prima e renderà possibile un'ulteriore riduzione delle emissioni di CO_2.

3.5. Limiti massimi di resistenza al rotolamento degli pneumatici per le autovetture nuove

Il regolamento (CE) n. 661/2009 stabilisce che tutti i nuovi modelli di autovetture siano dotati di pneumatici a bassa resistenza al rotolamento (LRRT – *Low Rolling Resistance Tyres*) entro novembre 2013. Tale requisito sarà esteso a tutte le autovetture nuove entro novembre 2014. Una seconda fase, caratterizzata da limiti di resistenza al rotolamento più rigorosi, si applicherà ai nuovi modelli di autovetture da novembre 2017 e a tutte le autovetture nuove da novembre 2018.

Si stima che un maggiore uso di pneumatici più efficienti sul piano del consumo di carburante, risultato della combinazione dei limiti di resistenza al rotolamento degli pneumatici (regolamento (CE) n. 661/2009) e del programma di etichettatura degli stessi (regolamento (CE) n. 1222/2009, vedere la sezione 3.9), consentirà nel 2020 un risparmio di carburante compreso tra 2,4 e 6,6 Mtep (milioni di tonnellate equivalente petrolio), in funzione della rapidità di trasformazione del mercato. Le riduzioni delle emissioni di CO_2 di tutti i tipi di veicoli dovrebbero essere comprese fra 1,5 e 4 milioni di tonnellate all'anno.

---

14 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2008-future-regulation/index_en.htm.

15 Regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0661:IT:NOT.

3.6. Indicatori di cambio di marcia

A norma dell'articolo 11 del regolamento (CE) n. 661/2009, tutti i veicoli appartenenti alla categoria M1 la cui massa di riferimento non supera i 2 610 kg e i veicoli la cui omologazione è estesa in conformità al regolamento (CE) n. 715/2007 devono essere dotati di indicatori di cambio di marcia. Entro il 2012 devono essere dotati di indicatori di cambio di marcia tutti i nuovi modelli di autovetture ed entro il 2014 tutte le autovetture nuove.

Il potenziale tecnico di riduzione delle emissioni di CO_2 offerto dagli indicatori di cambio di marcia è stimato al 6% in caso di un tasso di utilizzo del 100%[16]. Occorre tuttavia riconoscere che le riduzioni reali saranno inferiori a tale valore in quanto dipenderanno dalla misura in cui i conducenti faranno uso dell'indicatore.

3.7. Raggiungere 175 (160) gCO_2/km per i veicoli commerciali leggeri nuovi

Il 28 ottobre 2009 la Commissione ha adottato una nuova proposta legislativa (COM(2009) 593 definitivo)[17] finalizzata a ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli commerciali leggeri (furgoni). La proposta è largamente ispirata alla normativa sulla riduzione delle emissioni di CO_2 prodotte dalle autovetture e, come questa, prevede due fasi di riduzione delle emissioni.

Se sarà adottato, il regolamento comincerà a produrre effetti solo dopo il 2012, ossia successivamente alla data obiettivo della strategia per il 2007.

3.8. Incremento dell'uso di biocarburanti

La direttiva 2009/28/CE[18] stabilisce obiettivi vincolanti che impongono agli Stati membri di raggiungere entro il 2020 una quota del 10% di energia rinnovabile nel settore dei trasporti. Essa prevede l'elaborazione di piani d'azione nazionali che stabiliscano le traiettorie stimate dello sviluppo delle fonti di energia rinnovabili, anche nel settore dei trasporti, e, insieme alla direttiva 98/70/CE, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel[19], fissa criteri di sostenibilità per i biocarburanti, fra cui le riduzioni minime delle emissioni di gas a effetto serra rispetto alla benzina e al combustibile diesel, calcolate sulla base del ciclo di vita.

La direttiva 98/70/CE è stata riveduta nel 2009[20] e ha introdotto un requisito che impone ai fornitori di carburante di ridurre del 6% entro il 2020 l'intensità di emissione di gas a effetto serra dell'energia fornita per i trasporti su strada (norma relativa al basso contenuto di carbonio del carburante), ottimizzando così il contributo dei biocarburanti alla strategia per il 2007. Il potenziale di riduzione delle emissioni di CO_2 prodotte dai veicoli alimentati con biocarburanti è riconosciuta anche dal regolamento (CE) n. 443/2009, che autorizza temporaneamente una riduzione del 5% delle emissioni comunicate per i veicoli progettati per

---

16 Stima di TNO, citata nella posizione dell'ACEA durante la consultazione pubblica sugli indicatori di cambio di marcia.

17 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009PC0593:IT:NOT

18 Direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009L0028:IT:NOT

19 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998L0070:EN:NOT

20 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:01998L0070-20090625:IT:NOT

essere alimentati con una miscela di benzina e 85% di etanolo (E85) a determinate condizioni, compreso il rispetto dei criteri di sostenibilità dei biocarburanti.

Sulla base dei dati Eurostat, la quota di biocarburanti dell'UE-27 nel consumo finale complessivo di benzina e combustibile diesel utilizzati per il trasporto era del 3,5% nel 2008 (10,1 Mtep), con un aumento rispetto al 2,6% del 2007. Il biodiesel rappresentava l'81% di tutti i biocarburanti utilizzati rispetto al 18% dell'ETBE e dell'etanolo. A motivo delle emissioni di gas serra derivanti da cambiamenti indiretti nella destinazione d'uso dei terreni, permangono alcune incertezze circa le riduzioni effettive di emissioni di gas serra conseguite grazie ai biocarburanti ottenuti dalla coltivazione di terreni. Senza tener conto di tali emissioni, la riduzione netta di emissioni di gas serra conseguita nell'UE grazie ai biocarburanti immessi sul mercato e consumati nel 2007 ha rappresentato 14 milioni di tonnellate di CO_2 equivalente[21]. La Commissione sta attualmente esaminando l'impatto sulle emissioni dei gas serra dei cambiamenti indiretti nella destinazione di uso dei terreni[22]. L'esito di tale esame formerà oggetto di una relazione ed eventualmente di una proposta legislativa.

3.9. Informazione dei consumatori

La direttiva 1999/49/CE mira a garantire che siano fornite ai consumatori informazioni relative al consumo di carburante delle autovetture nuove in vendita o in leasing nella Comunità, affinché essi possano effettuare una scelta consapevole.

Etichette relative al risparmio di carburante devono essere esposte nei punti vendita su tutte le autovetture nuove. Il punto vendita è tenuto ad esporre le informazioni relative al consumo ufficiale di carburante e alle emissioni di CO_2 di tutti i nuovi modelli di autovetture esposti, in vendita o in leasing. Ogni anno è redatta una guida al risparmio di carburante e alle emissioni di CO_2. Tutto il materiale promozionale deve contenere le informazioni relative al consumo ufficiale di carburante e alle emissioni di CO_2 specifiche per il modello di autovettura cui si riferisce. Inoltre in numerosi Stati membri le autorità o altre organizzazioni gestiscono siti internet che riportano il consumo ufficiale di carburante e le emissioni di CO_2 dei nuovi modelli di autovetture in vendita sui rispettivi mercati nazionali, spesso con la possibilità di raffrontare diversi modelli o di individuare i veicoli più efficienti all'interno di una categoria.

Alcuni Stati membri fanno riferimento nell'etichetta alla tassazione del veicolo sulla base delle emissioni di CO_2 e includono il costo del carburante. Sono sempre più numerosi gli Stati membri che integrano le etichette con un sistema di codifica a colori che facilita la comprensione delle prestazioni del veicolo. Alcuni paesi forniscono inoltre informazioni supplementari sulle spese correlate all'utilizzo di un'auto e sulla relativa tassa di circolazione[23].

Benché la direttiva sia considerata un utile strumento di sensibilizzazione e possa forse aiutare i costruttori a vendere più autovetture a minor consumo di carburante, è difficile valutarne obiettivamente l'impatto diretto. La direttiva deve essere riesaminata per potenziare l'efficacia del programma di informazione e, in particolare, migliorare la leggibilità e la comprensione dei suoi strumenti e assicurare un accesso più ampio e agevole alle informazioni obbligatorie.

---

21 COM(2009) 192 definitivo.

22 I documenti della consultazione pubblica sono reperibili al seguente indirizzo: http://ec.europa.eu/energy/renewables/consultations/2010_10_31_iluc_and_biofuels_en.htm

23 http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/studies/download.do?language=fr&file=31259

Per sensibilizzare maggiormente i consumatori, alcuni Stati membri hanno introdotto codici di condotta o orientamenti volontari relativi all'uso di dichiarazioni di carattere ambientale nella pubblicità delle autovetture. Queste iniziative, per lo più coordinate da gruppi di consumatori o da associazioni pubblicitarie, sono intese ad assicurare che il materiale promozionale sia conforme alla normativa UE e nazionale.

Ulteriori informazioni per i consumatori saranno fornite da un programma di etichettatura degli pneumatici che entrerà in vigore nel 2012, in applicazione del regolamento (CE) n. 1222/2009[24]. Il consumo di carburante (la resistenza al rotolamento), l'aderenza sul bagnato e il rumore esterno di rotolamento degli pneumatici saranno indicati mediante una classificazione in categorie (scala da A a G) che mira a incoraggiare i consumatori ad acquistare pneumatici che rispettino valori ancora più rigorosi di quelli prescritti dalla normativa.

Si stima che un maggiore uso di pneumatici più efficienti sotto il profilo del consumo di carburante, risultato della combinazione dei limiti di resistenza al rotolamento degli pneumatici (regolamento (CE) n. 661/2009, vedere sezione 3.5) e del programma di etichettatura degli stessi (regolamento (CE) n. 1222/2009), consentirà nel 2020 un risparmio di carburante compreso tra 2,4 e 6,6 Mtep (milioni di tonnellate equivalente petrolio), in funzione della rapidità di trasformazione del mercato. Le riduzioni delle emissioni di CO_2 di tutti i tipi di veicoli dovrebbero essere comprese fra 1,5 e 4 milioni di tonnellate all'anno.

3.10. Tassazione

Nel 2005 la Commissione ha presentato una proposta di direttiva[25] che prevede la ristrutturazione dei sistemi di tassazione delle autovetture degli Stati membri. La proposta mira fra l'altro a promuovere la sostenibilità ristrutturando la base imponibile delle tasse di immatricolazione e delle tasse annuali di circolazione, al fine di includere elementi direttamente correlati alle emissioni di CO_2 delle autovetture negli Stati membri che applicano tali tasse. La proposta è intesa solo a stabilire una struttura unica a livello UE per le tasse automobilistiche e non mira ad armonizzare le aliquote d'imposta né ad obbligare gli Stati membri ad introdurre nuove tasse. Anche se la proposta non è ancora stata adottata, più della metà degli Stati membri hanno nel frattempo modificato i loro regimi di tassazione automobilistica e introdotto un elemento correlato alle emissioni di CO_2[26].

Nel 2007 la Commissione ha presentato una modifica alla direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici[27] intesa a ridurre le distorsioni nella tassazione del carburante esistenti nell'UE e ad armonizzare ulteriormente la tassazione della benzina e del diesel (proposta relativa al diesel commerciale). La proposta, che riguardava la tassazione del carburante per il trasporto privato e commerciale, mirava a ridurre le distorsioni esistenti nel mercato interno dei trasporti: i trasportatori operanti a livello internazionale o situati vicino al confine con un paese a bassa tassazione traggono vantaggio dalle considerevoli differenze esistenti tra le

---

24 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R1222:IT:NOT

25 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005PC0261:IT:NOT

26 Si veda la pubblicazione "Taxation trends in the European Union" all'indirizzo http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_structures/2010/2010_full_text_en.pdf e la guida alla tassazione di ACEA http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/acea_tax_guide_2010/

27 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007PC0052:IT:NOT

accise nazionali sul diesel facendo il pieno negli Stati membri in cui le imposte sono inferiori, a volte facendo a questo scopo deviazioni ("turismo del pieno") che recano danno all'ambiente. La proposta della Commissione era pertanto finalizzata a ridurre queste differenze e i conseguenti danni per l'ambiente. Per quanto riguarda l'uso privato, la proposta introduceva il principio secondo il quale il diesel non commerciale e la benzina verde dovevano, in linea di principio, essere soggetti alla stessa aliquota di tassazione e che quest'ultima doveva essere almeno altrettanto elevata di quella applicata al diesel commerciale.

Sulla base delle valutazioni di impatto e di studi al riguardo, entrambe queste proposte contribuirebbero a ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture influenzando la scelta e il comportamento dei consumatori tramite i costi legati all'utilizzo di un veicolo. Queste proposte, tuttavia, non sono ancora state adottate.

La Commissione sta attualmente valutando la possibilità di procedere a un riesame generale della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici[28] nel contesto della strategia Europa 2020; tale riesame sosterrebbe gli obiettivi dell'UE di lotta al cambiamento climatico e garantirebbe un'economia più sostenibile ed efficiente nell'uso delle risorse.

Nel 2009 la Commissione ha finanziato uno studio esterno sulla tassazione dei veicoli aziendali[29]. I veicoli aziendali (veicoli leggeri destinati al trasporto di persone) rappresentano all'incirca il 50% delle vendite di autovetture nuove nell'UE. Lo studio concludeva che gli incentivi ad acquistare carburante e autovetture più grandi causano l'aumento delle emissioni di CO_2. Secondo le stime della relazione, il consumo di carburante e le emissioni di CO_2 dovuti al trasporto automobilistico dovrebbero aumentare dal 4 all'8%. Secondo le conclusioni dello studio, i regimi di tassazione dei veicoli aziendali attuati dagli Stati membri sembrano contrari all'obiettivo di ridurre le emissioni di CO_2 prodotte dalle autovetture e dal trasporto su strada.

3.11. Modalità di guida compatibili con l'ambiente

Nel 2009 la Commissione ha finanziato uno studio esterno riguardante l'impatto delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione sull'efficienza energetica del trasporto su strada (*Impact of Information and Communication Technologies on Energy Efficiency in road transport*[30]), nel quale si stimavano i possibili risparmi di carburante ottenuti grazie all'uso di sistemi basati su tali tecnologie. Lo studio esaminava tre diversi tipi di sistemi (soluzioni ecologiche, sistemi avanzati di assistenza alla guida e soluzioni di gestione del traffico) in relazione all'impatto sulla riduzione delle emissioni di CO_2. Una guida compatibile con l'ambiente assistita dalle tecnologie ICT potrebbe consentire un risparmio di energia fino al 15%. Tale risparmio potrebbe essere ottenuto fornendo al conducente informazioni in tempo reale sul consumo di carburante, sull'efficienza energetica e sulla scelta della marcia appropriata, nonché informazioni supplementari provenienti da dati cartografici migliorati che consentano di previsualizzare il tratto di strada successivo, con pendenza, curve e altri attributi stradali come limiti di velocità e segnali di stop. Non si sa tuttavia in quale misura il

---

28 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003L0096:IT:NOT

29 COMPANY CAR TAXATION: Subsidies, Welfare and Environment http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf

30 http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/doc/studies/energy/energy_eff_study_final.pdf

conducente terrà conto di tali informazioni e questo dà adito a notevoli incertezze circa la riduzione effettiva di emissioni di CO_2; tale ostacolo potrebbe essere rimosso installando sistemi che attuino automaticamente una guida efficiente sotto il profilo del consumo di carburante. Altri sistemi promettenti sono quello del "paghi quanto guidi" ("pay as you drive"), quello dei plotoni di veicoli ("platooning") e i sistemi avanzati di controllo della velocità di crociera.

Una tecnica di guida a basso consumo di carburante, appresa tramite un'apposita formazione (ecoguida), avrà un impatto positivo sulla riduzione delle emissioni di CO_2 dei veicoli esistenti, ma l'incertezza data dal fatto che non si conosce in quale misura i conducenti la applicheranno costituisce un grave ostacolo. Si prevede che le tecniche di guida finalizzate al risparmio di carburante avranno un impatto limitato sulla riduzione delle emissioni nel lungo periodo a seguito dello sviluppo di tecnologie avanzate di costruzione dei veicoli. Le tecniche di ecoguida saranno progressivamente automatizzate da queste nuove tecnologie, riducendo così i potenziali benefici di misure operative. La generazione attuale di veicoli ibridi, ad esempio, è già dotata di cambio automatico, di sistemi per il recupero dell'energia di frenata e per evitare che il motore giri al minimo inutilmente; in futuro diventeranno obbligatori anche i sistemi di controllo della pressione degli pneumatici, che avvertono automaticamente il conducente quando gli pneumatici devono essere gonfiati.

4. SINTESI DELLE CONCLUSIONI

La strategia esposta nella comunicazione COM(2007) 19 definitivo mirava a conseguire l'obiettivo comunitario di 120 gCO_2/km entro il 2012 mediante il quadro legislativo. Anche se le emissioni medie di CO_2 delle autovetture nuove sono diminuite in misura significativa, soprattutto nel 2008 e 2009, l'obiettivo fissato dalla strategia per il 2012 non sarà probabilmente conseguito. È chiaro che le riduzioni delle emissioni di CO_2 raggiunte nel 2009 sono in parte dovute alla crisi economica e allo sviluppo di nuove tecnologie da parte dei costruttori automobilistici e non esiste garanzia che il forte calo registrato in quell'anno continuerà una volta che l'economia si sia ripresa.

Inoltre, come indicato nella sezione 3.1, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno modificato il calendario della strategia durante il processo di codecisione relativo all'adozione del regolamento (CE) n. 443/2009, posticipando al 2015 la data di piena entrata in vigore del regolamento e introducendo un obiettivo per il 2020. Anche per altre misure di attuazione della strategia sono state fissate scadenze successive al 2012.

La Commissione ritiene che gli obiettivi relativi al 2012-2015 specificati nel regolamento (CE) n. 443/2009 saranno conseguiti e che la media delle emissioni specifiche di CO_2 prodotte dai veicoli leggeri nuovi si ridurrà sostanzialmente entro il 2015 grazie alle misure regolamentari annunciate nella strategia.

In sintesi, nonostante la scarsa probabilità di raggiungere l'obiettivo del 2012, la strategia e le relative misure di attuazione hanno svolto un ruolo importante nel ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri.

Tabella 3: Progressi realizzati nell'attuazione della strategia finalizzata a ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri

Realizzazione dell'obiettivo di 130 gCO_2/km per le autovetture nuove	✓
Requisiti di efficienza per i sistemi di condizionamento	In corso
Installazione di sistemi precisi di controllo della pressione degli pneumatici	✓
Limiti massimi di resistenza al rotolamento degli pneumatici	✓
Indicatori di cambio di marcia	✓
Realizzazione dell'obiettivo di 175 (160) gCO_2/km per i veicoli commerciali leggeri nuovi	In corso
Incremento dell'uso di biocarburanti	✓
Tassazione	Progressi limitati
Informazione dei consumatori	Progressi limitati
Modalità di guida compatibili con l'ambiente	Progressi limitati

5. FASI SUCCESSIVE

5.1. AZIONI INTERMEDIE

La strategia per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico[31] incoraggia la messa a punto e l'utilizzo di veicoli non inquinanti ed efficienti sul piano energetico ("verdi"). Tutte le future proposte legislative intese a ridurre le emissioni di CO_2 prodotte dalle autovetture nuove e dai veicoli commerciali leggeri dovrebbero essere basate sui principi secondo i quali le riduzioni devono essere misurabili, monitorabili e rendicontabili.

Le azioni specifiche correlate al campo di applicazione della strategia previste dalla Commissione per il periodo 2010-2020 prevedono il riesame delle modalità di raggiungimento, entro il 2020, dell'obiettivo di 95 gCO_2/km fissato nella legislazione sulle autovetture e, eventualmente, delle modalità di raggiungimento dell'obiettivo a lungo termine proposto nel progetto di regolamento sulla riduzione delle emissioni di CO_2 dei veicoli commerciali leggeri. La Commissione si è inoltre impegnata a proporre un nuovo ciclo di prova che rifletta più accuratamente le condizioni di guida reali nonché le specifiche emissioni di CO_2 e il consumo di carburante corrispondenti.

La Commissione sta inoltre valutando la possibilità di misurare e certificare le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti. Se tali metodi saranno concordati e approvati, la Commissione prenderà in considerazione l'introduzione di norme di efficienza energetica per i veicoli pesanti.

[31] http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/energy-efficient/index_en.htm

Inoltre essa approfondirà lo studio dell'utilizzo dell'energia nei veicoli basato sul loro ciclo di vita ed esaminerà se tale approccio "well-to-wheel" ("dal pozzo alla ruota") possa essere integrato in obiettivi a lungo termine per i veicoli.

5.2. PROSPETTIVE A LUNGO TERMINE

Secondo i lavori preliminari svolti dalla Commissione sulle questioni a lungo termine inerenti alla decarbonizzazione, l'UE, per rispettare l'obiettivo dei 2° C, dovrà ridurre entro il 2050 le emissioni di CO_2 sul proprio territorio al 70% circa[32] rispetto ai livelli del 1990. Il settore dei trasporti dovrà dare un contributo significativo allo sforzo di riduzione. Le emissioni di gas serra prodotte dal trasporto stradale sono invece aumentate del 26% dal 1990.

L'UE deve utilizzare le risorse in modo più efficace, rafforzare la sicurezza energetica, ridurre l'inquinamento atmosferico e conservare il suo ruolo guida nella lotta ai cambiamenti climatici. Dato che, nonostante i progressi tecnologici, le emissioni cumulate di CO_2 dovute al trasporto stradale sono in aumento costante, tale settore merita particolare attenzione. Occorrerà impegnarsi più a fondo per fare della mobilità sostenibile una realtà. La strategia discussa nella presente relazione verte principalmente sui veicoli immessi sul mercato, ma il modo in cui sono utilizzati in seguito costituisce un aspetto altrettanto importante.

Le misure legislative di attuazione della strategia ne hanno esteso il calendario inserendo un obiettivo a lungo termine per il 2020. Tale prospettiva a lungo termine è necessaria data l'entità della riduzione di emissioni necessaria e dei periodi di pianificazione dell'industria automobilistica. L'industria potrà così prepararsi per le prossime tappe della riduzione di emissioni di CO_2. Per questo motivo un obiettivo analogo è stato inserito nella proposta di regolamento della Commissione che definisce i livelli delle emissioni di CO_2 dei veicoli commerciali leggeri.

Per offrire all'industria automobilistica una certa sicurezza di programmazione e nel contempo assicurare che le emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri continuino a ridursi, la Commissione, sulla base di un'approfondita valutazione di impatto, considera la possibilità di proporre anche un obiettivo per le emissioni delle autovetture da raggiungere entro il 2025. Fra le altre opzioni, la Commissione valuterà la fattibilità dell'obiettivo indicato dal Parlamento europeo di raggiungere 70 gCO_2/km entro il 2025 (risoluzione del 24 ottobre 2007 sulla strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri P6-TA(2007)0469)[33]. Saranno considerate anche altre misure di riduzione per i veicoli commerciali leggeri. Per la definizione di obiettivi a lungo termine che vadano oltre il 2020 occorrerà tener conto della possibile penetrazione sul mercato di energie alternative, in particolare per quanto riguarda l'elettricità.

---

32 COM(2010) 265 definitivo http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/2010-05-26communication.pdf

33 http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P6-TA-2007-0469