

Bruxelles, 16 luglio 2021
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2021/0197(COD)**

10906/21
ADD 5

CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108
IA 139

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	15 luglio 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2021) 614 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO ₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2021) 614 final.

All.: SWD(2021) 614 final

Bruxelles, 14.7.2021
SWD(2021) 614 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE
SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

che accompagna il documento

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima

{COM(2021) 556 final} - {SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} -
{SWD(2021) 613 final}

Scheda di sintesi
Valutazione d'impatto sulla revisione dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO ₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi
A. Necessità di intervenire
Qual è il problema e perché si pone a livello dell'UE?
A livello dell'UE sono stati individuati tre problemi fondamentali: 1) i veicoli leggeri contribuiscono in misura insufficiente al conseguimento dell'obiettivo di una riduzione di almeno il 55 % delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 e al raggiungimento della neutralità climatica nel 2050; 2) vi è il rischio che i consumatori si lascino sfuggire i benefici dei veicoli a zero emissioni; e 3) la catena del valore del settore automobilistico nell'UE rischia di perdere la sua leadership tecnologica. La valutazione d'impatto illustra inoltre i fattori alla base di questi problemi e i portatori di interessi più colpiti.
Quali sono gli obiettivi da conseguire?
L'iniziativa intende perseguire i seguenti obiettivi specifici: 1) contribuire all'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 e all'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050, riducendo le emissioni di CO ₂ prodotte da autovetture e furgoni in modo efficiente sotto il profilo dei costi; 2) offrire vantaggi ai consumatori e ai cittadini grazie a una più ampia diffusione di veicoli a zero emissioni; 3) stimolare l'innovazione nelle tecnologie a zero emissioni, rafforzando in tal modo la leadership tecnologica della catena di valore del settore automobilistico dell'UE e stimolando l'occupazione.
Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE (sussidiarietà)?
I cambiamenti climatici sono un problema transfrontaliero in cui l'azione coordinata dell'UE integra e rafforza efficacemente l'azione nazionale e locale. Senza un'ulteriore intervento dell'UE, è probabile che le iniziative nazionali e locali da sole siano insufficienti e rischiano di frammentare il mercato interno. L'intervento dell'UE garantirebbe all'intera catena del valore del settore automobilistico il segnale di mercato stabile e a lungo termine e la certezza normativa essenziali per i cospicui investimenti di capitale necessari per la diffusione di veicoli a emissioni zero.
B. Soluzioni
Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? Ne è stata prescelta una? In caso contrario, perché?
Sono state esaminate diverse opzioni strategiche raggruppate in tre categorie principali: i) livelli, tempistica e modalità degli obiettivi in materia di emissioni di CO ₂ per autovetture e furgoni; ii) incentivi specifici per veicoli a basse e zero emissioni (ZLEV); iii) un meccanismo per tenere conto del potenziale contributo dei combustibili da fonti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio ai fini della valutazione della conformità agli obiettivi. Nell'ambito dell'opzione prescelta, i livelli obiettivo delle emissioni di CO ₂ per autovetture e furgoni (riduzione % rispetto al 2021) sono notevolmente rafforzati a partire dal 2030, con una riduzione dei livelli in fasi quinquennali. Le eventuali entrate derivanti dalle indennità per le emissioni in eccesso rimarranno parte del bilancio generale dell'UE. Il meccanismo specifico di incentivazione ZLEV viene soppresso a partire dal 2030. Non viene introdotto alcun meccanismo per tenere conto del potenziale contributo dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.
Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?
Sulla base dei risultati della consultazione pubblica aperta, per quanto riguarda i livelli obiettivo di CO ₂ , i costruttori automobilistici hanno invitato a non apportare modifiche agli attuali obiettivi fissati per il 2025; hanno indicato, inoltre, che per il 2030 e oltre il livello di ambizione dovrà essere commisurato alle

condizioni esistenti. Le autorità pubbliche e le ONG si sono in generale dichiarate a favore di obiettivi più ambiziosi per il 2025 e il 2030 e di nuovi obiettivi per il 2035 e il 2040. Le ONG attive in campo ambientale hanno chiesto che sia fissato un obiettivo di emissioni zero al più tardi entro il 2035. Per quanto riguarda la tempistica degli obiettivi, i costruttori di veicoli appoggiano il proseguimento di un approccio graduale della durata di 5 anni. Le ONG attive in campo ambientale hanno invitato a fissare annualmente obiettivi di riduzione o a fissare un obiettivo intermedio nel 2027. Per quanto riguarda il meccanismo di incentivazione ZLEV, i costruttori si sono pronunciati a favore di un suo mantenimento nella forma attuale. Le ONG attive in campo ambientale hanno chiesto la soppressione del regime di incentivi non appena la quota di veicoli elettrici abbia raggiunto un certo livello. I produttori di carburanti e i fornitori di componenti hanno espresso il parere che la valutazione della conformità debba tener conto della riduzione delle emissioni riconducibile all'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio. Le ONG attive in campo ambientale si sono pronunciate contro tale contabilizzazione.

C. Impatto dell'opzione prescelta

Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

L'opzione prescelta contribuisce a ridurre in modo significativo le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei furgoni. Le riduzioni delle emissioni previste per questo settore rispetto al 2005 sono comprese tra il 32 % e il 33 % nel 2030, il 56 % e il 66 % nel 2035 e l'83 % e l'89 % nel 2040. L'opzione prescelta contribuirà inoltre a ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici: il costo cumulativo stimato degli inquinanti evitati rispetto allo scenario di riferimento nel periodo 2030-2040 ammonta a 49-59 miliardi di euro. I vantaggi per i consumatori in termini di risparmi netti medi sul costo totale di proprietà del veicolo per il primo utente, calcolati in media sul parco auto nuovo dell'UE, sono compresi tra 330 e 600 EUR per un'autovettura nel 2030 e tra 340 e 600 EUR per un furgone nel 2030. Nel 2040 essi aumentano fino a 2800-3100 EUR per un'autovettura e fino a 5200-5500 EUR per un furgone. Anche il secondo utente beneficerà di risparmi netti. I benefici sociali riferiti alla durata di vita dei veicoli sono compresi tra 860 e 1600 EUR per un'autovettura nel 2030 e tra 1000 e 1200 EUR per un furgone nel 2030. Essi aumentano quindi a circa 4600-5100 EUR per un'autovettura nel 2040 e a 5600-6400 EUR per un furgone nel 2040. Nel periodo dal 2030 al 2050 si ottengono risparmi cumulati di diesel e benzina nell'ordine di 913-1100 Mtoe rispetto allo scenario di base, riducendo la dipendenza dalle importazioni dell'economia dell'UE. Si prevede un impatto sul PIL e l'occupazione in tutti gli ambiti economici. In particolare, il numero di posti di lavoro aumenterà nel 2030 e ancora di più nel 2040. Si prevede tuttavia anche una perdita di posti di lavoro nel settore della produzione di componenti per motori convenzionali, rendendo necessaria la riqualificazione dei lavoratori del settore per agevolare la transizione.

Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

I costi per i costruttori automobilistici aumentano, in quanto è necessaria l'introduzione di tecnologie supplementari nel nuovo parco veicoli per conseguire gli obiettivi più rigorosi in materia di CO₂. Per un veicolo nuovo del 2030, i costi aggiuntivi, calcolati in media sul parco di veicoli nuovi a livello dell'UE, sono compresi tra 300 e 550 EUR (autovetture) e 450-940 EUR (furgoni). Nel 2040 essi aumentano a 1400-1700 EUR per un'autovettura e a circa 2300-2700 EUR per un furgone.

Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?

L'analisi mostra un impatto economico positivo, anche per le PMI. Le PMI che utilizzano furgoni beneficeranno in larga misura dei risparmi di carburante. Se da un lato per le PMI che producono tecnologie automobilistiche convenzionali potrebbe essere necessario un adeguamento, dall'altro esse potranno beneficiare delle nuove opportunità derivanti dalla domanda aggiuntiva di nuove tecnologie.

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

Se l'impatto globale sul PIL sarà in generale positivo, si stima che la perdita di gettito dei dazi sui carburanti nel 2030 sarà pari a circa lo 0,01 % del PIL nell'UE-27. Tali perdite potranno essere compensate a livello di Stato membro, ad esempio attraverso l'imposizione indiretta. Non vi sono ulteriori impatti amministrativi sulle amministrazioni nazionali.

Sono previsti altri impatti significativi?

Un quadro normativo a lungo termine ambizioso ed efficace sotto il profilo dei costi per le emissioni di CO₂ di autovetture e furgoni garantirà prevedibilità e aiuterà l'industria automobilistica dell'UE a mantenere la sua leadership tecnologica.

Proporzionalità?

L'azione proposta è proporzionata al conseguimento degli obiettivi climatici sui quali l'UE si è impegnata.

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

Sarà previsto un riesame dell'efficacia della nuova normativa in linea con il riesame di altre normative, ad esempio la proposta relativa al sistema di scambio di quote di emissione (ETS) e il regolamento sulla condivisione degli sforzi.