



L. Grillo

Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per lo Sviluppo Sostenibile, il Clima e l'Energia

Il Direttore Generale *ad interim*



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare DG Sviluppo Sostenibile Clima ed Energia

U.prot SEC-2012-0014181 del 05/09/2012

Al Consigliere Antonio Agostini
Segretario Generale

E p.c. Consigliere Massimo Atelli
Capo Ufficio Legislativo

Sede

Oggetto: Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 443/2009 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture nuove. (Rif. 12733/12. COM(2012) 393 final)

Con riferimento alla proposta di Regolamento in oggetto si trasmette la relazione predisposta ai sensi dell'articolo 4 quater della Legge n. 11/2005

Distinti saluti.

Il Direttore Generale *ad interim*
Dr. *M. Grillo*

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0019218 - 05/09/2012



m_ambte 000001700000

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 443/2009 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture nuove. (Rif. 12733/12. COM(2012) 393 final)

Relazione predisposta ai sensi dell'articolo 4 quater della Legge 4 febbraio 2005 n. 11

Contesto

Il Regolamento (CE) n. 443/2009 (Regolamento CO₂ auto) ha l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove immatricolate nella Comunità. A tal fine il Regolamento fissa un target, come valore medio delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove vendute annualmente nella Comunità, di 130 g CO₂/km da conseguire - a partire dal 2012 - tramite miglioramenti tecnologici apportati ai motori. Il Regolamento CO₂ auto è integrato da misure complementari (e.g. pneumatici, carburanti) in grado di ridurre le emissioni di altri 10 g CO₂/km al fine di arrivare all'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km.

Per assicurare il raggiungimento dell'obiettivo medio comunitario di 130 g CO₂/km, il Regolamento fissa valori limite per le emissioni specifiche di CO₂ prodotte dalle autovetture di nuova immatricolazione nella Comunità in funzione diretta della loro massa (parametro utilità). Tali valori limite sono determinati attraverso una curva di ripartizione degli oneri (retta), costruita partendo dai dati del 2006 e caratterizzata da una inclinazione del 60% (slope) da cui deriva che il coefficiente angolare è pari a **0,0457**. Si segnala che il coefficiente angolare è un parametro fondamentale per stabilire l'entità dell'impegno di riduzione richiesto ai costruttori di auto: in estrema sintesi, un coefficiente angolare basso avvantaggia i costruttori di auto di piccole dimensioni).

Al fine di agevolare il rispetto degli obiettivi, il Regolamento prevede che i limiti determinati come sopra indicato siano applicati al 65 % della flotta per l'anno 2012, al 75% per l'anno 2013, al 80% per l'anno 2014 e al 100% a partire dal 2015 (cd. "phase in"). Il mancato rispetto degli obiettivi annuali implica il pagamento alla Commissione europea da parte del costruttore inadempiente di una sanzione (per ciascun grammo di sforamento da moltiplicare per il numero di veicoli di nuova immatricolazione). Fino al 2018 è prevista una sanzione ridotta pari a 5, 15 e 25 euro rispettivamente per il primo, secondo e terzo grammo di sforamento (a partire dal quarto grammo la sanzione è pari a 95 euro). A partire dal 2019 la sanzione è fissa e pari a 95 euro/gCO₂.

Il Regolamento prevede inoltre un certo numero di flessibilità, ed in particolare la possibilità di:

- avvalersi di supercrediti per le autovetture con emissioni inferiori ai 50 gCO₂/km che consiste nel conteggiare tali veicoli 3,5 volte nel 2012 e nel 2013, 2,5 volte nel 2014, e 1,5 volte nel 2015;
- deroga per i costruttori cd. "di nicchia" che devono ridurre le emissioni medie di CO₂ del 25% rispetto al 2007 e deroghe per i costruttori responsabili dell'omologazione nell'UE di un numero di autovetture inferiore alle 10.000 unità (cd. "small volume") purché non siano collegati ad altri costruttori oppure, se collegati, abbiano dei propri stabilimenti di sviluppo e produzione. La deroga c.d. "small volume" consiste nella possibilità per il costruttore di proporre alla Commissione Europea per approvazione un obiettivo ad hoc.
- avvalersi di un "bonus" associato alle "eco-innovazioni" ovvero un credito fino a 7 gr sulla media dell'intera flotta per i costruttori che impiegano "eco innovazioni".

Il Regolamento, infine, introduce un obiettivo di medio termine di 95 g di CO₂/km da raggiungere nel 2020. La proposta di revisione del Regolamento ha l'obiettivo di definire le modalità per il conseguimento di tale obiettivo.

Sintesi della proposta

La proposta di revisione del Regolamento (CE) n. 443/2009:

- conferma la massa quale parametro di utilità;

- conferma la tipologia della curva di ripartizione degli oneri (retta), l'inclinazione della retta (60%) e il data set a partire dal quale la retta è costruita (2006). Tali parametri, unitamente alla necessità di raggiungere l'obiettivo di 95 g di CO₂/km comporta una variazione del coefficiente angolare che nella proposta risulta pari a **0,0333**;
- conferma la possibilità di avvalersi delle "eco-innovazioni" e dei supercrediti per le autovetture con emissioni inferiori ai 35 gCO₂/km che consiste nel conteggiare tali veicoli 1,3 volte per il periodo tra il 2020 e il 2023 anche se nel caso di supercrediti non potrà essere comunque superato il volume complessivo di 20.000 nuove immatricolazioni per costruttore;
- prevede l'aggiornamento delle disposizioni relative alla deroga per i costruttori cd. "di nicchia" chiamati a ridurre le emissioni medie di CO₂ rispetto al 2007 del 45% (e no del 25% come nel Regolamento vigente) e il mantenimento delle deroghe "small volume";
- introduce l'esenzione per i costruttori responsabili per volumi di immatricolazioni inferiori alle 500 autovetture annue;
- conferma il meccanismo sanzionatorio vigente;
- introduce una clausola di revisione che prevede, entro il 31 dicembre 2014, un riesame della Commissione al fine di stabilire i target di riduzione delle emissioni per il periodo successivo al 2020.

Stato dei lavori

La proposta di Regolamento è stata presentata al Consiglio UE il 27 luglio u.s. e non è ancora stata oggetto di discussione al Gruppo Ambiente del Consiglio.

Valutazione complessiva della proposta di Regolamento

A seguito dell'esame della proposta, della relativa valutazione di impatto e dello studio che la Commissione-Europea ha affidato a consulenti esterni a supporto della proposta, non emergono chiaramente le motivazioni alla base delle scelte operate dalla Commissione in merito ad alcuni elementi presenti nella proposta ed in particolare:

- La valutazione d'impatto e lo studio analizzano solo opzioni per slope comprese tra 60% e 140%. Non è chiaro per quale motivo non sono stati valutati anche gli impatti connessi all'applicazione di slope inferiori a 60%. Si ricorda infatti che il valore del 60% è il risultato di un lungo e delicato negoziato durante il quale alcuni Stati Membri, tra cui l'Italia, avevano espresso il proprio favore per slope di 20-30%.
- Il raggiungimento del target di 95 gCO₂/km è subordinato all'aggiornamento della retta. Dalla valutazione di impatto si evince chiaramente che tutte le analisi sono state condotte sulla base dei dati relativi al 2009. Nonostante ciò la curva di cui alla proposta di revisione della Commissione è costruita prendendo a riferimento i dati del 2006. Tale scelta non sembra coerente con l'intera valutazione d'impatto basata sui dati del 2009 (tra l'altro più completi ed aggiornati, rispetto a quelli del 2006 relativi alla sola EU15). Si segnala che il coefficiente angolare della retta dipende non solo dall'inclinazione (60%), ma anche dalla scelta della base dati. Come indicato nella stessa valutazione di impatto, l'inclinazione del 60% riferita ai dati del 2006 equivale al 67% rispetto ai dati del 2009. Pertanto l'affermazione della Commissione circa la conferma dell'inclinazione della retta al 60% è imprecisa.

Si evidenzia infine che la proposta potrebbe essere corredata da alcuni elementi di flessibilità come ad esempio il mantenimento del phase in anche per il raggiungimento dell'obiettivo a lungo termine e, a regime, la possibilità di applicare un sistema di "banking" che permetta di compensare crediti e debiti in termini di risultato conseguito (CO₂ emessa da ciascun costruttore) su un periodo di alcuni anni (3-5). L'opportunità di insistere sull'introduzione di tali elementi dipende dall'andamento del negoziato sulla struttura generale della proposta.