



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 11.7.2012  
SWD(2012) 214 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

*che accompagna i documenti*

**Proposta di regolamento del Parlamento e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 443/2009 per definire le modalità per il conseguimento dell'obiettivo 2020 per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove**

e

**Proposta di regolamento del Parlamento e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 510/2011 per definire le modalità per il conseguimento dell'obiettivo 2020 per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri**

{COM(2012) 393 final}

{COM(2012) 394 final}

{SWD(2012) 213 final}

# DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

## SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

*che accompagna i documenti*

**Proposta di regolamento del Parlamento e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 443/2009 per definire le modalità per il conseguimento dell'obiettivo 2020 per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove**

e

**Proposta di regolamento del Parlamento e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 510/2011 per definire le modalità per il conseguimento dell'obiettivo 2020 per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri**

### 1. DEFINIZIONE DEL PROBLEMA

#### 1.1. Natura del problema

Il settore dei trasporti su strada è uno dei pochi settori le cui emissioni sono in rapida crescita: tra il 1990 e il 2008 le emissioni del settore sono aumentate del 26%. Questa tendenza non è sostenibile alla luce della politica climatica dell'Unione europea. Secondo la comunicazione della Commissione "Una tabella di marcia verso un'economia a basse emissioni di carbonio nel 2050"<sup>1</sup> e il "Libro bianco sui trasporti"<sup>2</sup>, il trasporto stradale deve ridurre significativamente le emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2050.

I veicoli commerciali leggeri (LDV) sono responsabili di una parte significativa del totale delle emissioni prodotte dai trasporti ed emettono circa 13,5% di tutte le emissioni di CO<sub>2</sub> dell'UE e circa 15% se si includono le emissioni provenienti dall'approvvigionamento del combustibile. In previsione dell'aumento previsto del parco LDV, è necessario continuare ad applicare gli obiettivi vincolanti in materia di CO<sub>2</sub> per garantire un'ulteriore riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dal trasporto stradale.

L'approccio in due fasi previsto dai regolamenti presuppone che la Commissione proponga, entro la fine del 2012, modalità di conseguimento degli obiettivi del 2020. Le proposte di modifica dei regolamenti dovrebbero essere "il più neutrale possibili dal punto di vista della concorrenza, socialmente eque e sostenibili"<sup>3</sup>. A tal fine occorre aggiornare la formula di cui all'allegato I dei regolamenti per quanto concerne gli obiettivi del 2020. Inoltre, gli obiettivi per i veicoli commerciali per il 2020 richiedono una conferma circa la possibilità effettiva di conseguirli. Per modalità s'intendono aspetti dell'attuazione che hanno un impatto su come

---

<sup>1</sup> COM(2011) 112 definitivo.

<sup>2</sup> "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", COM(2011) 144 definitivo.

<sup>3</sup> Articolo 13, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 443/2009 e articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 510/2011.

vengono conseguiti gli obiettivi in termini di emissioni. Il livello di rigore dei regolamenti per il 2020 è determinato dai valori obiettivo stabiliti al loro interno. Gli obiettivi sono stati fissati nel quadro del processo di codecisione e non sono riconsiderati in occasione del riesame.

I due regolamenti lasciano delle incertezze per il periodo successivo al 2020. Tuttavia, l'industria automobilistica sta considerando cicli di pianificazione che indicano la necessità di conoscere con circa dieci anni d'anticipo l'ampio contesto in cui devono i veicoli commerciali leggeri devono essere concepiti, e un periodo più breve di circa cinque anni per decisioni più precise sulle varianti che saranno effettivamente prodotte. È quindi importante fornire indicazioni sulle riduzioni future con sufficiente anticipo per consentire una ragionevole sicurezza in termini di pianificazione.

## **1.2. Come evolverà il problema in assenza di un intervento dell'UE?**

In assenza di interventi, gli obiettivi 2020 in materia di CO<sub>2</sub> per i veicoli commerciali leggeri e le autovetture non possono essere conseguiti e non sarebbero necessarie riduzioni dopo il 2015 e il 2017, rispettivamente. Questo perché nessuno dei due obiettivi per il 2020 può entrare in vigore in assenza di un atto legislativo che definisca e rechi attuazione delle modalità per il 2020. Ciò richiede la modifica dei regolamenti nell'ambito della procedura legislativa ordinaria. In assenza di ulteriori interventi dell'UE è probabile si registrerebbe una riduzione ridotta delle emissioni di CO<sub>2</sub> dai veicoli commerciali leggeri nuovi. Non si può fare affidamento su ulteriori progressi nell'efficienza dei carburanti, in quanto informazioni provenienti dall'UE e dagli Stati Uniti indicano che, in assenza di prescrizioni normative o considerevoli aumenti del prezzo del combustibile, il consumo di carburante dei veicoli commerciali leggeri migliora solo lentamente.

L'opzione di mantenimento dello *status quo* costituisce lo scenario di riferimento della valutazione d'impatto e della modellazione su cui si fonda. In assenza di intervento dell'UE, non potremo beneficiare dei seguenti impatti degli obiettivi 2020:

- Una riduzione del 25% circa del consumo di benzina delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, con un risparmio pari a circa 25 miliardi di EUR l'anno. Un risparmio annuo di energia pari a circa 25 milioni di tep nel 2030, equivalente a circa 160 milioni di tep nel periodo tra il 2020 e il 2030. Un vantaggio complessivo in termini di sicurezza energetica stimato tra il 2020 e il 2030 pari a circa 20 miliardi di euro.
- Aumenti del consumo annuo di combustibile evitati, progressivamente da 27 miliardi di EUR l'anno nel periodo 2020-2025 fino al 36 miliardi di EUR l'anno nel periodo 2025-2030. Le spese evitate per le importazioni di carburante sono sostituite da spese per la formazione di capitale e per la tecnologia che rafforzano la domanda interna. L'analisi input-output indica che si prevede che la domanda ogni anno determini un aumento del PIL di circa 12 miliardi di EUR e le spese di personale di circa 9 miliardi di EUR.
- Il risparmio di carburante che deriverebbe dal conseguimento degli obiettivi 2020 compenserebbe abbondantemente i costi previsti di adeguamento. Il costo netto per la società varia da circa - 80 a 230 EUR per tonnellata di CO<sub>2</sub> evitata per le autovetture<sup>4</sup> e da meno 172 a 295 EUR per i veicoli commerciali leggeri. Questa forcella dipende dal prezzo del petrolio che per l'analisi va da 90 a 140 USD al barile.

---

<sup>4</sup> Nell'ambito dello scenario dei costi 2 con una pendenza del 60%.

### 1.3. Parti interessate

I principali gruppi di parti interessate dai regolamenti includono la popolazione, gli acquirenti di veicoli, i costruttori di veicoli, i fornitori di componenti automobilistici e i fornitori di carburante. Gli impatti si traducono soprattutto nei modi seguenti:

- La popolazione UE risente in misura sempre maggiore degli effetti dei cambiamenti climatici.
- Gli acquirenti di veicoli risentono di eventuali aumenti del prezzo dei veicoli e della riduzione dei costi di funzionamento dovuta al calo dei consumi di carburante. I risparmi di carburante compensano gli aumenti del prezzo dei veicoli.
- I costruttori di veicoli sono soggetti all'obbligo e alla necessità di adottare misure tecniche di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Ciò può determinare un aumento dei costi di produzione e incidere sulla gamma di prodotti, ma può anche dar loro la possibilità di trarre vantaggi dalla posizione di pionieri e di vendere veicoli perfezionati a basse emissioni di CO<sub>2</sub> su altri mercati.
- I fornitori di componenti dovrebbero beneficiare di una domanda più elevata in termini di tecnologie avanzate e della possibilità di esportare tali prodotti verso altri mercati.
- I fornitori di carburante dovrebbero registrare la riduzione della domanda dei carburanti destinati ai trasporti.
- Altri consumatori di carburante e benzina dovrebbero beneficiare di prezzi inferiori.
- Sui settori che emettono gas serra, diversi dal settore dei trasporti, sarà esercitata una minore pressione per una ulteriore riduzione delle loro emissioni al fine di compensare l'aumento delle emissioni derivanti dai trasporti.

## 2. ANALISI DELLA SUSSIDIARIETÀ

L'UE ha già preso iniziative in questo settore quando ha adottato i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 sulla base del capo "Ambiente" del trattato (autoveicoli all'articolo 175 del trattato CE<sup>5</sup> e veicoli commerciali leggeri all'articolo 192, paragrafo 1, del TFUE<sup>6</sup>). Il mercato unico consente inoltre di agire a livello UE piuttosto che a livello degli Stati membri, in modo da garantire prescrizioni comuni in tutta l'UE, e quindi ridurre al minimo i costi per i costruttori.

## 3. OBIETTIVI

### GENERALI

*Garantire un livello elevato di protezione dell'ambiente nell'Unione europea e contribuir e alla realizzazione degli obiettivi dell'UE in materia di cambiamenti climatici, riducendo nel contempo il consumo di petrolio al fine di rafforzare la sicurezza dell'approvvigionamento energetico nell'UE, di incentivare l'innovazione e accrescere la competitività dell'industria dell'UE.*

---

<sup>5</sup> Trattato delle Comunità europee modificato dal TFUE (vedi nota a pie' di pagina 6).

<sup>6</sup> Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

## **SPECIFICI**

*Garantire la continua ed efficace applicazione dei regolamenti sulle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, in particolare riguardo agli obiettivi del 2020.*

## **OPERATIVI**

- *Garantire la fattibilità dell'obiettivo del 2020 relativo alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri.*
- *Garantire che i benefici ambientali degli obiettivi stabiliti per le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri per il 2020 siano realizzati all'insegna dell'efficacia rispetto ai costi.*
- *Garantire che le modalità per il conseguimento degli obiettivi per il 2020 non abbiano impatti sociali inaccettabili.*
- *Garantire che le modalità per il conseguimento degli obiettivi per il 2020 non determinino impatti negativi sulla competitività dell'industria automobilistica europea.*
- *Dare un'adeguata certezza al settore automobilistico riguardo alle future prescrizioni in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri.*
- *Ridurre al minimo, ove possibile, gli oneri amministrativi e i costi per le PMI derivanti dai regolamenti.*

## **4. OPZIONI STRATEGICHE**

### **4.1. Identificazione delle opzioni strategiche**

Per individuare le opzioni strategiche è stato adottato un approccio ampio, tenendo conto di questioni sollevate nella legislazione, di quelle derivanti dall'attuazione e di quelle valutate negli studi che analizzano i possibili approcci per migliorare l'efficacia della legislazione. Sono analizzati gli aspetti seguenti:

- a) opzione *status quo*;
- b) conferma della possibilità di conseguire l'obiettivo 2020 per i veicoli commerciali leggeri;
- c) nell'ambito di ciascuna modalità per conseguire gli obiettivi per le autovetture e per i veicoli commerciali leggeri sono esaminate varie opzioni:
  - diversi parametri relativi all'utilità, forme e pendenze che costituiscono la curva del valore limite
  - indennità per le emissioni in eccesso (senza modifiche o adeguamenti)
  - deroghe (senza continuazione, continuazione o adeguamenti)
  - ecoinnovazioni (eliminazione graduale o proroga)
  - integrazione progressiva (senza integrazione progressiva o integrazione progressiva degli obiettivi 2020)
  - supercrediti (senza proroga, proroga o modifica del regime)
  - riserve e prestiti
  - combinazione degli obiettivi per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri

- ponderazione chilometrica
  - limiti basati sui veicoli
- d) semplificazione e riduzione dell'onere amministrativo
- e) adeguamento al nuovo ciclo di prova
- f) forma e rigore della legislazione dopo il 2020

#### **4.2. Conclusioni della valutazione preliminare delle opzioni**

È stata effettuata una valutazione preliminare di questi aspetti, principalmente sulla base di studi esterni e contributi delle parti interessate.

(a) Status quo

Questa opzione equivale allo scenario di riferimento e comporta che gli obiettivi 2020 per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri non sono conseguiti per la mancata definizione delle modalità di ottenimento. Questa opzione è scartata in quanto è in contrasto con gli obiettivi generali, specifici e operativi.

(b) Conferma della possibilità di conseguire l'obiettivo 2020 per i veicoli commerciali leggeri

I dati sulle emissioni per il 2010 indicano che la riduzione da conseguire per raggiungere l'obiettivo per il 2020 è diminuita notevolmente senza grandi cambiamenti tecnologici. Rispetto al 2007, il livello medio delle emissioni di CO<sub>2</sub> nel 2010 è diminuito per tutti i segmenti dei veicoli commerciali leggeri, anche se con dei livelli di riduzione diversi tra le classi. Le curve dei costi aggiornate evidenziano un potenziale di riduzione maggiore e costi inferiori rispetto all'analisi 2009. I termini stabiliti per la riduzione è coerente con i tempi di sviluppo. Questi dati permettono di concludere che l'obiettivo del 2020 per i veicoli commerciali leggeri è realizzabile.

(c) Modalità di realizzazione degli obiettivi stabiliti per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri

Le modalità valutate non si escludono a vicenda, ad eccezione dell'integrazione progressiva e delle riserve e prestiti che non dovrebbero essere associate. Pertanto, per ciascuna modalità, si valuta una serie di opzioni alternative alla luce degli obiettivi di cui alla sezione 3.

Alcune opzioni riguardanti il parametro di utilità, la pendenza della curva del valore limite, le modifiche apportate alle deroghe e la semplificazione richiedono un'ulteriore valutazione. Inoltre, si è concluso che potrebbe essere auspicabile portare avanti il sistema di ecoinnovazione. Le indennità per le emissioni in eccesso sono attualmente più elevate dei costi marginali dei veicoli commerciali leggeri e, nel complesso, corrispondono al costo marginale medio delle autovetture. Visto che l'obiettivo per i veicoli commerciali leggeri è meno rigoroso di quello per le autovetture e che esiste la possibilità di una sovrapposizione tra autovetture di grandi dimensioni e veicoli commerciali leggeri, si è giunti alla conclusione che il sistema di indennità deve essere mantenuto ai livelli attuali.

La fase di integrazione e i "supercrediti" non saranno oggetto di ulteriori analisi. La prima non è ritenuta necessaria in considerazione dell'attuale andamento delle emissioni delle

autovetture nuove e della prospettiva del conseguimento dell'obiettivo globale nel 2020. Inoltre, eventuali ulteriori obiettivi intermedi aumenterebbero i costi per i costruttori per via di una minore flessibilità. Un'integrazione progressiva dopo il 2020 comprometterebbe l'ambizione del regolamento e pertanto ridurrebbe i risparmi di CO<sub>2</sub>. Inoltre, pregiudicherebbe la certezza normativa per l'industria automobilistica desiderosa di recuperare precedenti investimenti nelle tecnologie di riduzione di CO<sub>2</sub>. Tali considerazioni sono ancora più pertinenti per i veicoli commerciali leggeri per i quali l'obiettivo per il 2020 è più facile da conseguire e comporta costi minori. I supercrediti per le autovetture a basse emissioni sono soppressi per gli autoveicoli e i veicoli commerciali leggeri a causa dei loro potenziali effetti perversi sul conseguimento dell'obiettivo globale. Questo approccio compromette lo sforzo richiesto ai veicoli convenzionali, consentendo loro di emettere di più e riduce l'efficacia rispetto ai costi della strategia. Inoltre, è in contrasto con l'obiettivo della neutralità tecnologica. Questi impatti negativi tuttavia possono essere limitati applicando un coefficiente moltiplicatore basso e limitando il numero dei veicoli interessati.

Modalità supplementari non presenti nei regolamenti vigenti, come le riserve e i prestiti, l'associazione degli obiettivi per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri, la ponderazione chilometrica e i limiti legati veicolo sono altresì scartate da ulteriori analisi, perché sono troppo complesse, in contrasto con gli obiettivi di sicurezza della pianificazione e di conseguimento degli obiettivi ambientali, aumentano l'onere amministrativo, impongono ad alcuni costruttori costi sproporzionati di adeguamento alla normativa o a causa della mancanza di dati affidabili sul chilometraggio di vari segmenti del settore.

(d) Semplificazione e riduzione dell'onere amministrativo

La potenziale semplificazione della regolamentazione vigente e la riduzione degli oneri amministrativi sono valutati per le seguenti disposizioni: riduzione del numero delle modalità, semplificazione delle misure di attuazione, semplificazione delle norme per le PMI e le micro PMI. Lo screening iniziale delle opzioni strategiche comporta una riduzione del numero di modalità. Inoltre, le misure di attuazione possono, per lo più, essere semplificate sulla base delle disposizioni sul riesame previste nel presente documento. Tuttavia, la semplificazione delle regole per le PMI mediante l'inclusione di una soglia *de minimis* e la riduzione degli oneri amministrativi della procedura di deroga rendendola più flessibile sarà oggetto di un'ulteriore analisi.

(e) Adeguamento al nuovo ciclo di prova

Per quanto riguarda l'adeguamento al nuovo ciclo di prova, i regolamenti già conferiscono alla Commissione il potere di adattarli ad una nuova procedura di prova. Tuttavia, poiché è improbabile che la procedura di prova riveduta venga adottata prima dell'entrata in vigore dei regolamenti modificati, questo adeguamento non può essere effettuato adesso. Per ridurre al minimo l'incertezza, si potrebbe descrivere a grandi linee i principi e le procedure che saranno utilizzati per l'adeguamento della legislazione. Ciò potrebbe garantire una maggiore sicurezza per i costruttori e quindi costi di conformità inferiori.

(f) Forma e rigore della legislazione dopo il 2020

Per quanto riguarda il regime regolamentare dopo il 2020 si ritiene opportuno pubblicare una comunicazione consultiva che presenterebbe l'analisi della Commissione su altri approcci regolamentari e un'illustrazione dei probabili livelli di rigore necessari per raggiungere i

futuri limiti di CO<sub>2</sub>. Le future modifiche dell'approccio regolamentare e l'obbligo di ridurre il livello delle emissioni sarebbero applicati in una seconda fase legislativa.

#### **4.3. Opzioni selezionate per un'ulteriore analisi**

Per un'analisi dettagliata sono state scelte le opzioni seguenti.

*Opzioni specifiche per gli autoveicoli:*

- Parametro dell'utilità – massa e impronta
- Funzione d'utilità – lineare
- Pendenza della curva del valore limite – dal 60 al 100%
- Modifiche delle deroghe - regole “de minimis”, modifica della deroga di “nicchia”
- Semplificazione e riduzione degli oneri amministrativi connessi alle deroghe

*Opzioni specifiche per i veicoli commerciali leggeri:*

- Parametro dell'utilità – massa e impronta
- Parametro dell'utilità – curva lineare per la massa e curva non lineare per l'impronta
- Pendenza della curva del valore limite – dall'80 al 100%
- Modifiche delle deroghe-regola “de minimis”
- Semplificazione e riduzione degli oneri amministrativi connessi alle deroghe

### **5. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO**

Le opzioni strategiche sono state valutate sulla base degli obiettivi, accertandosi che soddisfino la richiesta che le modifiche siano “le più neutrali possibili dal punto di vista della concorrenza, socialmente eque e sostenibili”.

#### **Impatto delle opzioni per quanto riguarda il parametro dell'utilità**

Per le autovetture, l'analisi evidenzia un leggero vantaggio in termini di costi dovuto al passaggio dalla massa all'impronta perché la leggerezza non è sufficientemente incoraggiata quando il parametro è la massa. La massa consente una distribuzione più omogenea sui segmenti di veicolo, ma l'aumento dei prezzi relativo è superiore per le autovetture di piccole dimensioni. Se l'impronta è utilizzata come parametro dell'utilità, gli incentivi perversi a modificare la progettazione del veicolo sono più limitati, a condizione che la funzione di valore limite non sia troppo forte. L'impronta incoraggerebbe un maggior ricorso alla leggerezza come opzione di conformità, in particolare per quanto riguarda i potenziali obiettivi futuri dopo il 2020. Una modifica del parametro dell'utilità non consentirebbe di raggiungere l'obiettivo di sicurezza della programmazione, poiché è altamente probabile che i costruttori hanno programmato i loro percorsi di conformità fino al 2020 sulla base del parametro attuale.

Per i veicoli commerciali leggeri, l'impronta sembra essere un parametro meno auspicabile della massa a causa delle difficoltà per i fabbricanti legate ad un cambiamento entro tre anni, rischi più elevati di incentivi perversi e la necessità di usare una funzione limite non lineare. Inoltre, i costi di produzione e gli aumenti di prezzo sono meno uniformemente ripartiti.

Infine, anche la certezza della pianificazione è compromessa, in particolare in considerazione del breve intervallo di tempo tra i due obiettivi.

In materia di innovazione, è improbabile che si verifichi un impatto sulla maggior parte delle strategie per conseguire gli obiettivi per il 2020, sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri, ad eccezione della leggerezza. A questo riguardo il ricorso alla massa come parametro dell'utilità non consente di trattare tutte le opzioni nello stesso modo. La scelta del parametro dell'utilità per le autovetture o i veicoli commerciali leggeri è considerato neutro, per quanto riguarda la competitività dell'industria dell'UE. Inoltre, non dovrebbe avere ripercussioni sul commercio o le PMI.

Per quanto riguarda gli impatti ambientali, i vari parametri dell'utilità valutati non hanno un impatto diretto a condizione che si verifichino alcune ipotesi. Prendendo la massa come parametro, non si configurano impatti sociali se non un aumento dei prezzi relativi più marcato per le autovetture più piccole. Ciò tuttavia non si verifica per i veicoli commerciali leggeri.

### **Impatto delle opzioni in relazione alla pendenza**

Per le autovetture, una pendenza superiore al 100% non è auspicabile in quanto determina un incentivo perverso per i costruttori e un aumento dei costi medi con una pendenza crescente per entrambi i parametri. Per la massa, una pendenza inferiore a 100% sulla base ai dati del 2009 dovrebbe evitare il grave rischio di incentivi perversi. L'aumento dei costi in termini assoluti è abbastanza uniformemente distribuito tra i diversi segmenti di veicoli. Tuttavia, gli aumenti dei prezzi relativi sono maggiori per le piccole autovetture e un valore di pendenza inferiore riduce questo effetto. Una pendenza inferiore, inoltre, contribuisce a compensare l'assenza di ponderazione chilometrica.

Per i veicoli commerciali leggeri, la pendenza preferibile della curva del valore limite per una funzione basata sulla massa si situa tra 80 e 100% dal punto di vista dei costi e della distribuzione. Per l'impronta, i costi più bassi si registrano con una pendenza del 110%, tuttavia una pendenza così forte rischia di determinare un incentivo perverso ad aumentare l'impronta, per cui sembra una pendenza di circa il 100% sembra preferibile.

Le pendenze per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri non dovrebbero avere alcun effetto significativo sull'innovazione, la competitività, il commercio o le PMI. Dato che non esistevano aspettative sulla pendenza da applicare per il 2020, la certezza in termini di pianificazione non ne risente.

Le opzioni strategiche in materia di pendenza hanno un impatto ambientale trascurabile. Si registrano potenziali impatti secondari e comportamentali provocati dal chilometraggio dei veicoli ripartito in modo leggermente diverso nell'insieme del parco veicoli. Pertanto, una pendenza inferiore per le autovetture è auspicabile per ragioni ambientali. Questo effetto è considerato non pertinente per i veicoli commerciali leggeri. Per quanto riguarda le ripercussioni sociali, la pendenza della curva delle autovetture ha un impatto distributivo sui prezzi relativi delle autovetture nuove. Pertanto è auspicabile una pendenza inferiore. Tali impatti non sono previsti per i veicoli commerciali leggeri che sono essenzialmente utilizzati a fini professionali e acquistati sulla base della loro utilità.

## **Deroghe**

Si ritiene opportuno aggiornare lo sforzo di riduzione chiesto ai costruttori di nicchia al fine di garantire ulteriori riduzioni dopo il 2015. Ciò è in linea con l'obiettivo della neutralità sotto il profilo concorrenziale dal momento che, tenendo conto della soglia massima di 300 000 registrazioni, i costruttori che beneficiano di tale deroga possono detenere fino al 2,5% del mercato automobilistico dell'UE prima di essere soggetti al regime normativo normale in materia di CO<sub>2</sub>. Le prescrizioni di "nicchia" per la CO<sub>2</sub> non avrebbero un impatto diretto sulle PMI. L'impatto ambientale sarà positivo poiché i costruttori saranno obbligati a ridurre le loro emissioni.

## **Impatto della semplificazione e della riduzione degli oneri amministrativi**

Si potrebbe considerare l'introduzione di una soglia *de minimis* per i piccoli costruttori o l'esclusione delle PMI costruttrici. La riduzione degli oneri amministrativi per le imprese (stimato a circa 25 000 EUR per costruttore) e la Commissione (circa 10 000 EUR per domanda) comporterebbero vantaggi economici evitando il ricorso alla procedura di deroga. L'impatto ambientale delle riduzioni di emissioni sarebbe marginale sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri. Si prevedono impatti sociali poco significativi.

La semplificazione della procedura amministrativa in questi casi determinerebbe una procedura di valutazione più agevole. La semplificazione non dovrebbe avere effetti ambientali e sociali significativi. Ad eccezione dei vantaggi per le imprese direttamente interessate, la soglia *de minimis* non dovrebbe avere alcun impatto sulla competitività, il commercio, le PMI o l'innovazione.

## **6. CONFRONTO DELLE OPZIONI**

La possibilità di conseguire l'obiettivo per il 2020 di 147g/km per i veicoli commerciali leggeri si conferma.

Le tabelle 1 e 2 qui di seguito sintetizzano la valutazione degli impatti economici, ambientali e sociali delle diverse modalità.

Sulla base dell'analisi, si conclude che dovrebbero essere privilegiate le seguenti opzioni:

- Per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri il parametro dell'utilità dovrebbe continuare a essere la massa.
- Il valore limite della curva dovrebbe continuare a essere lineare.
- La pendenza della curva dovrebbe essere 60% per le autovetture e 100% per i veicoli commerciali leggeri.
- I regimi di deroga possono essere adeguati per escludere i costruttori più piccoli. Inoltre è opportuno semplificare la procedura per ridurre l'onere amministrativo.
- Lo sforzo di riduzione per i costruttori di "nicchia" dovrebbe essere aggiornato, per riflettere lo sforzo medio richiesto al settore.
- Le indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere mantenute a 95 EUR/g/veicolo.

## **7. MONITORAGGIO E VALUTAZIONE**

Gli indicatori fondamentali dei progressi sono collegati all'evoluzione della media del parco automobilistico nuovo (autovetture e veicoli commerciali leggeri). Tali indicatori riguardano dati relativi alle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e all'utilità. Quest'ultimo parametro è registrato nel caso in cui una modifica dell'utilità richieda un futuro adeguamento della curva di utilità. Altri parametri di utilità, come l'impronta o il carico utile, sono monitorati per valutarne l'adeguatezza.

Inoltre, la Commissione raccoglierà informazioni in merito al numero di domande di deroga e agli obiettivi di riduzione proposti dal costruttore, nonché informazioni sul numero di richieste di approvazione per le ecoinnovazioni e sui crediti di ecoinnovazione concessi.

**Tabella 1 - Confronto dell'impatto delle diverse opzioni per le modalità – autovetture**

Modalità	Opzioni	Vantaggi	Svantaggi
Parametro di utilità	<b>Massa</b>	Sicurezza regolamentare- nessun cambiamento rispetto al regolamento vigente. Più equa ripartizione dei costi tra segmenti.	Maggiore rischio di incentivi perversi rispetto all'impronta. Non del tutto neutrale sul piano tecnologico in quanto la leggerezza è svantaggiata. I costi aggiuntivi medi per il costruttore sono superiori di circa 2% rispetto all'utilizzo dell'impronta in quanto la leggerezza non è ricompensata.
	<b>Impronta</b>	Fabbricante costo aggiuntivo medio è di circa 2% in meno con massa. Garantisce maggiori incentivi alla leggerezza.	Sicurezza regolamentare - nessun cambiamento rispetto al regolamento vigente. Ripartizione dei costi meno equa tra segmenti. Costi di adeguamento connessi al passaggio ad un altro parametro relativo all'utilità.
Pendenza della curva del valore limite	<b>Pendenza &lt;100%</b>	Costi leggermente inferiori nell'insieme. Evita gravi rischi di incentivi perversi. Compensa l'assenza di ponderazione chilometrica. Impatto benefico sulle emissioni di CO <sub>2</sub> e delle sostanze inquinanti. Più socialmente equo (aumento dei prezzi relativi inferiore per le autovetture di dimensioni più ridotte).	Aumento effettivo dei costi per veicolo meno equo tra segmenti.
	<b>Pendenza &gt;100%</b>	Aumento effettivo dei costi per veicolo meno equo tra segmenti.	Costi leggermente più elevati. Aumento del rischio di incentivi perversi. Meno socialmente equo (aumento dei prezzi relativi superiore per le autovetture di dimensioni più ridotte).
Deroghe	<b>Soglia de minimis</b>	Riduzione degli oneri amministrativi per le PMI e per la Commissione.	Riduzione marginale dei risparmi di emissioni.
	<b>Aggiornamento delle deroghe dei costruttori di "nicchia"</b>	Più neutrale dal punto di vista della concorrenza. Risparmi leggermente più elevati di CO <sub>2</sub> .	Costi più elevati per i costruttori di nicchia che beneficiano di deroga.

**Tabella 2 - Confronto tra gli impatti delle varie modalità – veicoli commerciali leggeri**

Modalità	Opzioni strategiche	Vantaggi	Svantaggi
Parametro di utilità	<b>Massa</b>	Sicurezza regolamentare- nessun cambiamento rispetto al regolamento vigente. Più equa ripartizione dei costi tra segmenti. Incentivi perversi limitati ad aumentare la massa.	Costi aggiuntivi medi per il costruttore lievemente superiori rispetto all'impronta, soprattutto per le pendenze superiori a 100%. Non del tutto neutrale sul piano tecnologico in quanto la leggerezza è svantaggiata.
	<b>Impronta</b>	Costi aggiuntivi medi per i costruttori leggermente inferiori per l'impronta per pendenze superiori all'80%. Garantisce maggiori incentivi alla leggerezza.	Sicurezza regolamentare - nessun cambiamento rispetto al regolamento vigente. I costi di adeguamento possono essere più elevati a causa del divario di tre anni tra gli obiettivi. Richiede una funzione di valore limite non lineare. Ripartizione dei costi meno equa tra segmenti. L'aumento dei costi legato al passaggio all'impronta è particolarmente elevato per alcuni costruttori. Più facile da manipolare della massa ma può essere limitato da una forma o pendenza della curva del valore limite.
Pendenza della curva del valore limite	<b>Pendenza &lt;100%</b>	Ridurre al minimo il rischio di incentivi perversi per entrambe le funzioni. Pendenze dall'80 al 100%: costi minori per la funzione basata sulla massa. Costi inferiori e più equamente distribuiti: pendenza del 100% circa per la funzione basata sulla massa.	Pendenze dal 60 all'80%: costi più elevati per la funzione basata sull'impronta. Pendenze inferiori all'80% comportano una distribuzione diseguale dei costi tra segmenti.
	<b>Pendenza &gt;100%</b>	Costi inferiori per la funzione basata sull'impronta superiore al 100%. Ripartizione più omogenea per la funzione basata sull'impronta tra segmenti con pendenza superiore al 110%.	Maggiore rischio di incentivi perversi per entrambi i parametri. Costi più elevati e ripartizione meno uniforme tra i segmenti per la funzione basata sulla massa con una pendenza superiore al 110% di pendenza.
<b>Deroghe</b>	<b>Soglia de minimis</b>	Riduzione degli oneri amministrativi per le PMI e per la Commissione.	Riduzione marginale dei risparmi di emissioni.