

**SCHEMA DI VALUTAZIONE N. 48/2012**  
**dei progetti di atti legislativi trasmessi ai sensi del protocollo**  
**sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità**

<b>TITOLI:</b>	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 CO <sub>2</sub> delle autovetture nuove;		
	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) n. 510/2011 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo del 2020 di ridurre le emissioni di CO <sub>2</sub> dei nuovi veicoli commerciali leggeri.		
<b>NUMERI ATTO</b>	<a href="#">COM (2012) 393 def.</a> <a href="#">COM (2012) 394 def.</a>		
<b>NUMERI PROCEDURA</b>	2012/0190 (COD) 2012/0191 (COD)		
<b>AUTORE</b>	Commissione europea		
<b>DATA DEGLI ATTI</b>	11/07/2012		
<b>DATA DI TRASMISSIONE</b>	13/07/2012 12/07/2012		
<b>SCADENZA OTTO SETTIMANE</b>	12/10/2012		
<b>ASSEGNATO IL</b>	19/07/2012		
<b>COMM.NE DI MERITO</b>	13 <sup>a</sup>	<b>Parere motivato entro</b>	27/09/2012
<b>COMM.NI CONSULTATE</b>	3 <sup>a</sup> , 10 <sup>a</sup> e 14 <sup>a</sup>	<b>Oss.ni e proposte entro</b>	20/09/2012
<b>OGGETTO</b>	Le due proposte in esame intervengono a modificare i due regolamenti (n. <a href="#">443/2009</a> e n. <a href="#">510/2011</a> ) - con i quali è stato stabilito il quadro per la riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> rispettivamente del nuovo parco autovetture e del nuovo parco veicoli commerciali fino al 2020 - per quanto attiene esclusivamente alle modalità di conseguimento dell'obiettivo. Entrambi i regolamenti prevedono infatti due distinte fasi attuative. Nella prima fase (la cui scadenza è fissata al 2015 per il regolamento auto e al 2017 per il regolamento veicoli		

leggeri) le modalità di conseguimento dell'obiettivo sono già fissate, mentre per la seconda fase il conseguimento dell'obiettivo dipende dall'attuazione delle modalità necessarie, da stabilire in occasione di un riesame. In sede di riesame, la Commissione è invitata altresì a confermare la possibilità di conseguire l'obiettivo fissato per il 2020.

#### **BASE GIURIDICA**

La base giuridica delle due proposte è individuata nell'articolo 192, paragrafo 1 del TFUE, in base al quale il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, decidono in merito alle azioni da intraprendere per realizzare le politiche UE in materia ambientale.

#### **PRINCIPIO DI SUSSIDIARIETÀ**

CONFORME: le due proposte si limitano a modificare, quanto alle modalità attuative per la seconda fase, un quadro normativo già disciplinato dai due regolamenti di settore. Il mercato unico giustifica altresì l'adozione di iniziative a livello dell'UE piuttosto che a livello degli Stati membri, al fine di garantire norme comuni nell'intera Unione e limitare così i costi per i costruttori.

#### **PRINCIPIO DI PROPORZIONALITÀ**

CONFORME: la proposta appare congrua alle finalità che intende perseguire poiché non modifica la sostanza dell'attuale quadro normativo limitandosi a garantirne la coerenza con gli obiettivi (già fissati) da perseguire.

#### **ANNOTAZIONI**

La Comunicazione della Commissione "Una tabella di marcia verso un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050" ([COM \(2011\) 112](#) def.) individua le modalità d'azione utili a raggiungere, entro il 2050, l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra dell'80%, raddoppiando così quel 40% di riduzione che dovrebbe essere raggiungibile sulla base delle politiche attualmente in essere. Per quanto concerne in particolare il settore dei trasporti, e facendo riferimento ai valori del 1990, le emissioni dovrebbero situarsi tra il +20 e il -9%, per poi diminuire ulteriormente dal 54% al 67% entro il 2050.

Mentre negli altri settori si registra una tendenza generale alla riduzione delle emissioni, il settore dei trasporti stradali figura tra i pochi in cui le emissioni hanno registrato un rapido aumento, quantificabile in un 26% tra il 1990 e il 2008, e rappresenta la seconda fonte di emissioni di gas serra nell'UE, contribuendo per un quinto delle emissioni complessive di CO<sub>2</sub> dell'Unione.

Le due proposte in esame sono state precedute da una consultazione pubblica on-line (cui il nostro Governo non ha partecipato), sulla base della quale appare evidente un orientamento favorevole alla regolamentazione delle emissioni, in conformità con gli obiettivi a lungo termine sui gas serra, e alla necessità che detta regolamentazione sia basata sulle emissioni medie dei veicoli nuovi e sia neutra dal punto di vista tecnologico. Le opinioni sull'efficacia della legislazione in vigore risultano invece discordi, con una percentuale significata dei *respondents* convinta che essa sia troppo poco incisiva.

Dalla [valutazione d'impatto](#) congiunta sulle due proposte di regolamento sono emerse le seguenti conclusioni generali:

- La massa deve restare il parametro di utilità per le autovetture, e la curva del valore limite (che si ricava calcolando l'inclinazione della retta che unisce la quantità di emissioni di CO<sub>2</sub> e il peso del veicolo) deve continuare a essere lineare;

- L'inclinazione della curva deve essere stabilita a un livello relativamente basso, per evitare le distorsioni del mercato;
- L'indennità per le emissioni in eccesso va mantenuta a 95 EUR per g/km per autovettura;
- Il regolamento deve essere aggiornato per adeguarlo al Trattato di Lisbona (con particolare riferimento alle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione);
- La procedura di deroga deve essere semplificata, introducendo per i piccoli costruttori una esclusione *de minimis* dall'obbligo di avere un obiettivo in materia di CO<sub>2</sub>. Occorre inoltre prevedere una maggiore flessibilità per quanto concerne la data di concessione delle deroghe per i costruttori di volumi ridotti.

Partendo dalle conclusioni succitate, le due proposte modificano i regolamenti di riferimento introducendo le seguenti modalità attuative in vista del 2020:

Per gli autoveicoli:

- Il parametro di riferimento per il calcolo delle emissioni rimane la massa del veicolo in ordine di marcia;
- La curva del valore rimane lineare, con una pendenza del 60% rispetto al parco di riferimento, che corrisponde ancora al parco veicoli del 2006 ed è conforme alla curva dei valori limite per il 2015;
- Per il periodo 2020-2023 saranno introdotti supercrediti per le autovetture le cui emissioni siano inferiori a 35g CO<sub>2</sub>/km con un coefficiente moltiplicatore pari a 1,3 e per un totale massimo di 20.000 veicoli per costruttore;
- L'obiettivo in materia di deroghe per i costruttori "di nicchia" è aggiornato fino al 2020;
- I costruttori che registrino un numero di autovetture nuove inferiore a 500 unità l'anno sono dispensati dall'obbligo di prevedere un obiettivo di riduzione delle emissioni;
- È autorizzata una maggiore flessibilità quanto ai tempi delle decisioni per la concessione di deroghe ai costruttori di volumi ridotti;
- L'indennità per le emissioni in eccesso è mantenuta a 95 EUR per g/km per autoveicolo;
- Le disposizioni per la procedura di comitato sono aggiornate per garantirne la compatibilità con il Trattato di Lisbona;
- Viene previsto un ulteriore riesame che deve essere effettuato al più tardi il 31 dicembre 2014.

Per i veicoli leggeri (furgoni):

- La proposta conferma, in generale, la possibilità di conseguire entro il 2020 un obiettivo medio di 147 g di CO<sub>2</sub>/km;
- Il parametro di riferimento rimane la massa del veicolo in ordine di marcia;
- La curva del valore limite è lineare, con una pendenza del 100% rispetto al parco di riferimento;
- I costruttori che registrino un numero di veicoli commerciali leggeri inferiore a 500 unità l'anno sono dispensati dall'obbligo di conseguire il loro obiettivo per le emissioni specifiche;
- È autorizzata una maggiore flessibilità quanto ai tempi delle decisioni per la concessione di deroghe ai costruttori di volumi ridotti;
- L'indennità per le emissioni in eccesso è mantenuta a 95 EUR per g/km per veicolo;
- Viene previsto un ulteriore riesame che deve essere effettuato al più tardi entro il 31 dicembre 2014.

Nel complesso, si rileva come, al di là delle considerazioni molto varie sull'efficacia della regolamentazione vigente, essa non subisca variazioni significative. Si ricorda altresì che il regolamento 443/2009 (emissioni autoveicoli) è stato adottato - con la mediazione della Presidenza francese dell'UE - al termine di un dibattito molto acceso, che verteva in particolar modo sul criterio della massa e sul livello d'inclinazione della curva emissioni/massa. Il valore di 60 ha rappresentato una mediazione tra le richieste tedesche (che puntavano a un'inclinazione dell'80%) e quelle italiane e inizialmente francesi (che ipotizzavano una curva del 20%). Mediazione che, nella sostanza, ha privilegiato i produttori di auto di grossa cilindrata. Il governo italiano, in sede negoziale, aveva puntato su un regime di calcolo delle sanzioni in caso di "sforamento" del tetto massimo di

emissioni che garantissero una maggiore gradualità (ottenendo tuttavia ritocchi solo parziali) e sulla previsione di un "regime speciale" per i piccoli produttori (confermato dalla nuova proposta di regolamento).

Nel proprio parere sulla proposta sfociata nel regolamento 443/2009, infine, la 14<sup>a</sup> Commissione auspicava, in particolare:

- Una più efficace gradazione dei meccanismi sanzionatori, al fine di assicurare una loro maggiore neutralità rispetto alle varie case automobilistiche europee e in tal modo non penalizzare i costruttori più virtuosi;
- L'utilizzo delle indennità versate all'Unione europea per le emissioni in eccesso al fine di promuovere la produzione di mezzi di trasporto ecosostenibili a bassa emissione di CO<sub>2</sub>;
- L'inserimento di incentivi alla produzione e alla commercializzazione di vetture maggiormente ecocompatibili (ad esempio gli autoveicoli ibridi), al fine sia di raggiungere più agevolmente gli obiettivi indicati dall'Unione europea per l'attenuazione dei cambiamenti climatici, sia di introdurre un importante fattore di incremento del livello di innovazione tecnologica del sistema produttivo.

---

23 ottobre 2012

A cura di Luca Briasco

Per informazioni: Ufficio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione europea ([affeuropei@senato.it](mailto:affeuropei@senato.it))