

Bruxelles, 7 giugno 2018
(OR. en)

9728/18

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0293 (COD)**

**CLIMA 100
ENV 402
TRANS 243
MI 422
CODEC 961**

NOTA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
n. doc. Comm.:	14217/1/17 REV1 - COM (2017)676 final/2
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO ₂ dei veicoli leggeri e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 (rifusione) – Dibattito orientativo

In vista del Consiglio "Ambiente" del 25 giugno 2018, in allegato figura una nota informativa sulla proposta recante quesiti della presidenza.

Si invita il Comitato dei rappresentanti permanenti a prendere atto della nota informativa e dei quesiti e a trasmetterli al Consiglio.

Nota informativa recante quesiti per il dibattito orientativo

I. Introduzione

1. L'8 novembre 2017 la Commissione ha presentato la proposta di regolamento in materia di nuove norme relative alle emissioni di CO₂ per autovetture e veicoli commerciali leggeri. Lo scopo della proposta è tra l'altro contribuire a raggiungere l'obiettivo, fissato dal Consiglio europeo, di ridurre le emissioni nei settori che non rientrano nel campo dell'ETS del 30% entro il 2030 e conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi.
2. A tal fine la Commissione propone, rispetto agli obiettivi per il 2021 previsti dalla precedente normativa, di fissare obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per le autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri a livello di UE per il periodo dal 2025 al 2029 e a partire dal 2030, vale a dire:
 - 15% dal 2025 al 2029 sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri;
 - 30% dal 2030 sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri.

La proposta mantiene la massa dei veicoli del parco quale parametro per calcolare gli obiettivi specifici per ogni costruttore.

3. Per promuovere progressivamente la diffusione dei veicoli a emissioni zero e a basse emissioni (ad esempio i veicoli elettrici e i veicoli elettrici ibridi ricaricabili), la proposta della Commissione prevede, a partire dal 2025, un meccanismo per incentivare i costruttori a immettere sul mercato un maggior numero di tali veicoli. Qualora la quota dei veicoli a emissioni zero e a basse emissioni del costruttore superi un dato livello di riferimento, quest'ultimo sarà ricompensato con obiettivi per le emissioni di CO₂ meno severi. Dal 2025 al 2029 il livello di riferimento proposto è del 15% e a partire dal 2030 del 30%.

La Commissione propone che, per calcolare la quota di veicoli a emissioni zero e a basse emissioni del costruttore, quanto minori sono le emissioni di CO₂ di un veicolo tanto più esso conterà per raggiungere il livello di riferimento. I veicoli a emissioni zero saranno pertanto quelli che contribuiranno di più a raggiungere il livello di riferimento.

II. Lavori in sede di Consiglio

4. La proposta è stata esaminata in varie riunioni del gruppo "Ambiente" incentrate in particolare su altre questioni sostanziali considerate nella proposta, tra cui:
 - misure per aiutare i costruttori a raggiungere i propri obiettivi (raggruppamenti tra i costruttori, deroghe e innovazioni ecocompatibili), compresa l'introduzione di ulteriori provvedimenti al riguardo;
 - disposizioni sui valori reali delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico, nonché sulla conformità in servizio delle emissioni di CO₂, compreso l'impatto della modifica apportata alla "procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri" (WLTP). In tale contesto, nel corso delle discussioni è stata sollevata in particolare la questione dell'elaborazione di un test per misurare le emissioni reali di guida.

5. Riguardo agli obiettivi proposti e agli incentivi per i veicoli a emissioni zero e a basse emissioni, le discussioni hanno indicato che alcune delegazioni non hanno ancora una posizione concreta. Le opinioni delle delegazioni che si sono espresse in proposito variano:
 - riguardo agli obiettivi proposti, alcune delegazioni li sostengono mentre altre li trovano troppo ambiziosi, in particolare l'obiettivo del 2025, e altre ancora chiedono obiettivi più elevati. Alcune delegazioni propongono di sopprimere la massa quale parametro per il calcolo degli obiettivi specifici per i costruttori, mentre altre sono favorevoli al suo mantenimento. È stata inoltre sollevata la questione del rischio che la proposta provochi una "rilocalizzazione delle emissioni di CO₂ intra-UE" nei trasporti a seguito di un aumento delle importazioni di veicoli d'occasione dagli Stati membri ad alto reddito verso quelli a basso reddito;

- in generale si riscontra sostegno per le disposizioni relative agli incentivi per i veicoli a emissioni zero e a basse emissioni, sebbene alcune delegazioni ritengano che non siano tecnologicamente neutri, in quanto sarebbero troppo favorevoli ai veicoli a emissioni zero rispetto ai veicoli a basse emissioni come i veicoli elettrici ibridi ricaricabili. Altre delegazioni preferirebbero focalizzare gli incentivi sui veicoli a emissioni zero. Alcune delegazioni sostengono l'idea di introdurre un meccanismo in base a cui i costruttori che non rispettano i limiti di riferimento sono penalizzati tramite obiettivi più elevati (denominato anche sistema di "bonus-malus"). Alcune delegazioni potrebbero sostenere la fissazione di quote vincolanti per i veicoli a emissioni zero o a basse emissioni.
6. È stata infine precisata una serie di questioni più tecniche, come mostra il testo della presidenza che figura nel documento 8949/18.

III. QUESITI

7. In tale contesto, la presidenza invita i ministri a fornire orientamenti per i lavori futuri riguardo ai due seguenti quesiti:
- a) *Il livello di ambizione proposto riguardo agli obiettivi per il 2025 e il 2030 per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri raggiunge il giusto equilibrio fra fornire un contributo adeguato alla riduzione delle emissioni di CO₂ e garantire posti di lavoro e crescita in Europa nonché la competitività dell'industria automobilistica europea?*
 - b) *Il meccanismo di incentivi per i veicoli a emissioni zero e a basse emissioni proposto dalla Commissione costituisce il modo migliore e più efficiente per promuovere la diffusione di tali veicoli?*