COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 04.10.2000
COM(2000) 615 definitivo

COMUNICAZIONE DALLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO ED AL PARLAMENTO EUROPEO

Attuazione della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture
Prima relazione annuale sull'efficacia della strategia

COMUNICAZIONE DALLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO ED AL PARLAMENTO EUROPEO

Attuazione della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture
Prima relazione annuale sull'efficacia della strategia

I. Introduzione

La strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture e per migliorare il risparmio[1] di carburante è stata approvata dal Consiglio nel 1996[2], con l'obiettivo di raggiungere una cifra media di emissioni di CO_2 delle autovetture nuove di 120 g/km di CO_2 entro il 2005, ed il 2010 al più tardi.

È basata su tre elementi principali:

1. Impegni con l'industria automobilistica sui miglioramenti del risparmio di carburante, nell'ottica di raggiungere una cifra media di emissioni di CO_2 delle autovetture nuove di 140 g/km di CO_2 entro il 2008/2009.

2. Etichettatura del risparmio di carburante delle autovetture[3] per garantire che siano fornite ai consumatori informazioni relative al risparmio di carburante e alle emissioni di CO_2 delle autovetture nuove in vendita o in leasing nella Comunità, affinché i consumatori possano effettuare una scelta[4] consapevole.

3. Promozione dell'efficienza dei consumi delle autovetture mediante misure fiscali. A tale riguardo il Consiglio Ambiente nel mese di ottobre 1999[5] ha ribadito la necessità di studiare la possibilità di istituire un quadro di riferimento per gli incentivi[6] fiscali.

Questi elementi sono completati da attività di ricerca.

Il Consiglio ha invitato la Commissione a riferire periodicamente sull'efficacia della strategia[7]. Per istituire un controllo dettagliato ed interamente trasparente, la Commissione

---

1 COM (1995) 689 def.

2 Conclusioni del Consiglio del 25.6.1996

3 Direttiva 1999/94/CE relativa alla disponibilità di informazioni dei consumatori sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO_2 da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove.

4 La Direttiva "Etichettatura" è stata adottata il 13 dicembre 1999; gli Stati membri devono attuarla entro il 18 gennaio 2001. Il Comitato di cui all'articolo 10 è stato istituito nel mese di giugno 2000 con l'obiettivo di iniziare ufficialmente i lavori sul formato della relazione prevista dall'articolo 9. I servizi della Commissione hanno inoltre iniziato i lavori sulla creazione di un sito Internet sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO_2 delle autovetture commercializzate nell'UE. Il sito sarà creato in stretta collaborazione con i produttori interessati.

5 Conclusioni del Consiglio del 6.10.1999

6 La Commissione ha iniziato i lavori sulle misure fiscali quadro e ha pertanto costituito un "Gruppo di esperti sulle misure fiscali quadro". L'obiettivo globale di questo gruppo di esperti è assistere la Commissione nei suoi lavori sulle misure fiscali quadro per ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture, di concerto con i soggetti pertinenti (rappresentanti della Commissione, degli Stati membri, dell'industria e delle ONG). Inoltre la Commissione ha iniziato le discussioni tecniche sull'incorporazione del concetto di "*Enhanced Environmentally Friendly Vehicle*" (Veicolo a minimo impatto ambientale) nella normativa sulle autovetture, compresi i valori del consumo di carburante.

intende presentare relazioni su base annuale, ottemperando così al tempo stesso a quanto richiesto dal Consiglio[8]. Anche il Parlamento europeo deve essere informato.

Questa prima relazione tratta i progressi realizzati negli impegni assunti dall'industria. Le future relazioni tratteranno anche altre parti della strategia più in dettaglio, comprese le esigenze stabilite nella decisione 1753/2000/CE[9], non appena queste parti della strategia saranno realizzate, o siano stati compiuti progressi significativi. La Commissione ritiene che una tale relazione consolidata permetta a tutte le parti interessate di seguire l'attuazione della strategia comunitaria nel modo[10] più efficiente.

II. Progressi compiuti negli impegni con l'industria automobilistica

Gli impegni assunti dall'industria automobilistica forniscono il principale contributo alla strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture e migliorare il risparmio di carburante.

Dopo l'impegno dell'industria automobilistica europea (*Associazione europea dei costruttori di automobili -ACEA*[11]) nel 1998[12], l'industria[13] automobilistica giapponese (*Associazione giapponese dei costruttori di automobili - JAMA*[14]) e coreana (*Associazione coreana dei costruttori di automobili -KAMA*[15]) hanno assunto nel 1999 impegni equivalenti.

Tutti e tre gli impegni rappresentano sforzi equivalenti e presentano le seguenti caratteristiche principali:

1. Obiettivo relativo alle emissioni di CO_2: tutti gli impegni contengono lo stesso obiettivo quantificato di emissioni di CO_2 per la media delle vendite nell'UE di autovetture nuove, cioè 140 g/km di CO_2 (da raggiungere entro il 2009 da JAMA e da KAMA ed entro il 2008 da ACEA).

2. Mezzi di conseguimento: ACEA, JAMA e KAMA si impegnano a conseguire l'obiettivo CO_2, soprattutto tramite sviluppi tecnologici e correlati cambiamenti di mercato.

Sono inoltre fornite "gamme obiettivo stimate" per le emissioni medie di CO_2 delle automobili nuove per il 2003/2004[16]. Queste gamme obiettivo sono tuttavia indicative e non rappresentano un impegno supplementare da parte delle associazioni. Tuttavia la

---

7 Conclusioni del Consiglio del 25.06.1996

8 Conclusioni del Consiglio del 06.10.1998 e del 06.10.1999

9 Decisione 1753/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di controllo della media delle emissioni specifiche di CO_2 prodotte dalle autovetture nuove

10 Sono anche disponibili informazioni concernenti la strategia comunitaria sul sito Web: http://www.cc.cec:8082/comm/environment/co2/co2_home.htm

11 Costruttori europei di auto facenti parte dell'ACEA: BMW AG, DaimlerChrysler AG, Fiat Auto S.p.A., Ford Europa Inc., General Motors Europa Ag, Dr. Ing. H.c.F. Porsche AG, PSA Peugeot Citroën, Renault SA, Volkswagen AG, AB Volvo

12 COM (1998) 495 def.

13 COM (1999) 446 def.

14 Costruttori giapponesi di auto facenti parte di JAMA: Daihatsu, Industrie Pesanti Fuji (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki, Toyota

15 Costruttori coreani di auto facenti parte di KAMA: Daewoo Motor Co. Ltd. Hyundai Motor Company, Società della Kia Motors

16 Per ACEA 165 - 170 g di CO_2/km nel 2003; per JAMA 165 - 175 g di CO_2/km nel 2003; per KAMA 165 - 170 g di CO_2/km nel 2004.

Commissione attribuisce particolare importanza a questi obiettivi intermedi come una base per verificare se gli impegni sono efficaci.

Gli impegni di ACEA, JAMA e KAMA devono essere soggetti ad un sistema di controllo accurato, trasparente e leale e sono pertanto completati dal meccanismo di controllo congiunto con le associazioni e dal futuro sistema di controllo[17] comunitario. Ogni anno sono redatte e approvate dalle parti "Relazioni congiunte" (una con ciascuna delle associazioni) che sono allegate alla comunicazione della Commissione al Consiglio ed al Parlamento europeo (cfr. Allegati).

Per garantire la trasparenza i servizi della Commissione e le tre associazioni hanno concordato il formato della "Relazione congiunta". La configurazione di queste relazioni è dunque abbastanza simile, così come i dettagli dei dati sui cui si basano, forniti dalla rispettiva associazione. Le fonti di dati delle associazioni sono considerate molto affidabili e sono state utilizzate perché il sistema di controllo ufficiale delle emissioni di CO_2 dell'UE non diventerà operativo fino al 2001/2002. Non appena questo sistema sarà disponibile, si potranno usare[18] i dati ufficiali delle emissioni.

I risultati principali per il periodo di riferimento 1995 - 1999 sono:

Tutte le associazioni hanno ridotto le emissioni specifiche medie di CO_2 delle loro automobili vendute sul mercato dell'UE. ACEA e JAMA mostrano buoni progressi, KAMA rimane indietro (cfr. Tabella 1).

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	Variazione 95-99
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
benzina	188	186	183	182	180	-4,3%
diesel	176	174	172	167	161	-8,5%
tutti i carbur. (1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**-6,0%**

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Variazione 95-99
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
benzina	191	187	184	184	181	-5,2%
diesel	239	238	222	221	221	-7,5%
tutti i carbur. (1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**-4,6%**

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Variazione 95-99
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
benzina	195	197	201	198	189	-3,0%
diesel	309	274	246	248	253	-18,1%
tutti i carbur. (1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**-1,5%**

EU-15 (2)	1995	1996	1997	1998	1999	Variazione 95-99
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)
benzina	188,6	186,4	183,8	182,5	180,3	-4,4%
diesel	178,8	177,5	175,0	171,5	165,3	-7,5%
tutti i carbur. (1)	**186,4**	**184,4**	**181,8**	**179,6**	**175,9**	**-5,6%**

(1) unicamente benzina e diesel; gli altri carburanti sono trascurabili
(2) Le autovetture nuove immesse sul mercato UE dai costruttori che non hanno aderito all'impegno rappresentano attualmente 100 000 veicoli all'anno con emissioni specifiche medie di CO2 di circa 220 - 240 g/km. e quindi non influenzano in modo significativo la media comunitaria.
(*) Le percentuali sono cifre arrotondate.

Tabella 1: Emissioni specifiche medie di CO_2 delle autovetture nuove per tipo di carburante, associazione ed Unione europea

---

17 Decisione 1753/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di controllo della media delle emissioni specifiche di CO_2 prodotte dalle autovetture nuove.

18 L'articolo 8 della decisione 1753/2000/CE prevede che il sistema di controllo serva dall'anno 2003 in poi come base per gli obblighi volontari convenuti tra la Commissione e l'industria automobilistica.

Nell'ipotesi che le associazioni continuino con il tasso annuale medio di riduzione nella stessa gamma come nel periodo di riferimento, ACEA raggiungerà il tasso obiettivo intermedio, JAMA e KAMA saranno, rispettivamente, leggermente e significativamente al di sopra. Tuttavia, si può prevedere che JAMA e KAMA riguadagnino terreno nei prossimi anni.

Anche le emissioni medie di CO_2 delle autovetture nuove sono diminuite in tutti gli Stati membri (cfr. Figura 1)

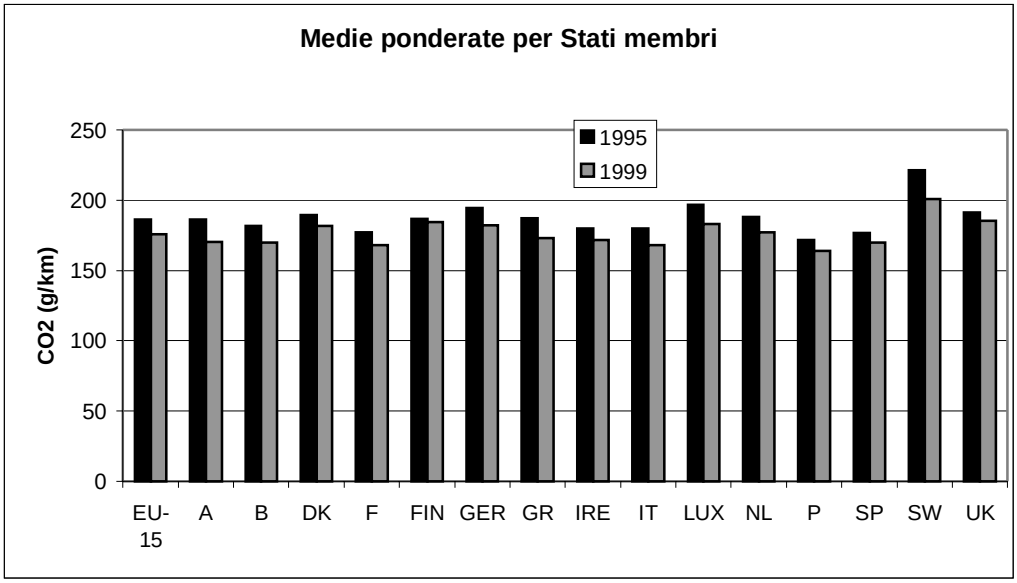

Figura 1: Emissioni specifiche medie di CO_2 delle autovetture nuove nell'UE e negli Stati membri nel 1995 e nel 1999 (medie ponderate basate sui dati per veicoli a diesel e a benzina trasmessi dalle tre associazioni)

Per raggiungere l'obiettivo finale di 140 g/km di CO_2 occorrono sforzi supplementari e bisogna aumentare il tasso annuale di riduzione (in media il tasso di riduzione deve essere del 2% all'anno durante l'intero periodo di controllo; attualmente ACEA raggiunge in media circa 1,5% all'anno, JAMA 1,15% all'anno, e KAMA 0,4% all'anno). Gli impegni prevedono tuttavia, che le associazioni aumentino i loro tassi di riduzione di CO_2 con il tempo. Inoltre ACEA precisa nella sua relazione che i maggiori progressi in materia di emissioni di CO_2 avverranno al momento del rinnovamento principale del prodotto e non a metà del ciclo.

Le riduzioni raggiunte finora sono basate sugli sviluppi tecnologici (soprattutto l'introduzione dei motori diesel ad iniezione diretta ad alta velocità (*High Speed Direct Injection Diesel* - HSDI) e in minore misura l'introduzione di motori con iniezione diretta di benzina (*Gasoline Direct Injection* -GDI), il cambio a variazione continua, "Mini Automobili" e veicoli a doppia alimentazione) nonché su altre misure. Inoltre, ACEA e JAMA hanno introdotto autovetture che emettono meno di 120 g/km di CO_2.

Tutte le associazioni hanno aumentato la quota diesel delle loro flotte nel periodo di riferimento (cfr. Tabella 2).

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	Variazione1995-1999 (%)
quota benzina	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	-7,6%
quota diesel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	7,0%
numero totale PC	10.241.651	10.811.011	11.226.009	11.935.533	12.518.260	22,2%

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Variazione 1995-1999 (%)
quota benzina	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	-1,7%
quota diesel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	5,3%
numero totale PC	1.233.975	1.342.144	1.510.818	1.666.816	1.716.048	39,1%

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Variazione 1995-1999 (%)
quota benzina	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	-6,0%
quota diesel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	5,8%
numero totale PC	169.060	236.454	275.453	373.230	463.724	174,3%

EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	Variazione 1995-1999 (%)
quota benzina	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	-6,5%
quota diesel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	6,2%
numero totale PC	11.644.686	12.389.609	13.012.280	13.975.579	14.698.032	26,2%

Nota: i totali comprendono veicoli non identificati statisticamente e veicoli che usano 'altri tipi di carburante'; le percentuali non includono questi veicoli.
(1) Le autovetture nuove immesse sul mercato dell'UE dai costruttori che non hanno aderito all'impegno rappresentano attualmente 100 000 veicoli all'anno con emissioni specifiche di CO2 di circa 220 - 240 g/km e quindi non influenzano in modo significativo la media comunitaria. Esse non sono state pertanto incluse nelle medie UE.

Tabella 2: Tendenze nella composizione della flotta per ogni associazione e per l'UE

L'aumento della quota del diesel era stato previsto per il breve termine, ma si prevede un capovolgimento di tendenza a più lungo termine con l'introduzione della tecnologia dell'iniezione diretta della benzina. Tutte le associazioni hanno dichiarato nel loro rispettivo impegno che raggiungeranno l'obiettivo finale tramite soprattutto sviluppi tecnologici e cambiamenti di mercato legati a questi sviluppi[19].

Per quanto riguarda le ipotesi sottostanti gli impegni, le associazioni hanno attirato l'attenzione su argomenti come la qualità di carburante ed altre misure di regolamentazione.

L'industria automobilistica attribuisce grande importanza alla disponibilità di carburante a basso tenore di zolfo per raggiungere il duplice obiettivo di ridurre le emissioni di CO_2 e di NOx. Le associazioni si sono impegnate sulla base dei requisiti di qualità del carburante stabiliti nella direttiva 98/70/CEE, sebbene prevedano che in futuro siano disponibili sul mercato qualità migliori di carburante[20]. La Commissione prende atto dell'importanza che alcune parti attribuiscono all'abbassamento degli attuali valori massimi stabiliti dalla legislazione comunitaria per il tenore di zolfo di benzina e diesel. Per approfondire la questione la Commissione ha avviato una consultazione con i soggetti interessati che dovrebbe concludersi entro quest'anno e prima dell'emendamento in sospeso della Direttiva 98/70.

L'industria automobilistica ACEA prevede che la direttiva sui veicoli fuori uso abbia implicazioni negative sull'efficienza del carburante per autovetture, poiché può limitare a suo parere l'uso di determinati materiali e impone un onere notevole alle imprese. La

---

19 Le tre "Relazioni congiunte" non trattano le misure adottate in tutti i particolari poiché questa questione sarà studiata più in dettaglio nell'ambito dell'attuazione della decisione 1753/2000/CE che prescrive alla Commissione di riferire al Consiglio e al Parlamento europeo entro il 2003/4 ed il 2008/9 sulle riduzioni raggiunte mediante misure tecniche e di altro tipo.

20 Le associazioni prevedono nel 2000 la disponibilità nell'intero mercato dell'Unione, in quantità sufficiente e con una buona distribuzione geografica, di benzine (ad esempio Super-Plus, numero di ottano 98) e diesel plus con un tenore di zolfo non superiore a 30 ppm; nel 2005 la disponibilità totale sul mercato dell'Unione di carburanti che soddisfino i seguenti requisiti: benzina con un tenore di zolfo non superiore a 30 ppm ed un tenore di composti aromatici non superiore a 30%; combustibile diesel con un tenore di zolfo non superiore a 30 ppm e un numero di cetano non inferiore a 58.

Commissione non prevede che detta direttiva abbia ripercussioni negative di rilievo sull'impegno in materia di CO_2 né sulla situazione economica dell'industria.

KAMA ha fatto rilevare che il processo di ristrutturazione in corso, i tagli di bilancio associati e la riduzione di personale tecnico e scientifico hanno ripercussioni negative sulle sue capacità a sviluppare le nuove tecnologie efficienti necessarie in materia di CO_2 e ad introdurre nuovi modelli sul mercato UE.

III. Altre misure correlate

I servizi della Commissione valutano alcune misure supplementari relative alla misurazione delle emissioni di CO_2 e del consumo di carburante, definite nella direttiva 80/1268/CEE:

(a) estensione del campo d'applicazione ai veicoli commerciali leggeri (categoria N1);

(b) valori di emissione di CO_2 di carburanti alternativi (diversi da GPL e GN, che sono già inclusi nel sistema di omologazione) e sistemi di propulsione alternativi;

(c) definizione della massa nella direttiva 70/156/CEE.

IV. Conclusioni

L'attuazione della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture e migliorare il risparmio di carburante mostra progressi significativi. Due dei tre elementi principali (impegni dell'industria automobilistica e etichetta sul risparmio di carburante delle autovetture) sono in atto e sono in corso lavori intensivi sul terzo (misure fiscali). La prima serie di "Relazioni comuni" mostra che l'ACEA ed il JAMA stanno avvicinandosi agli obiettivi intermedi. KAMA deve aumentare i suoi sforzi significativamente. Per raggiungere l'obiettivo finale di 140 g/km di CO_2 tutte e tre le associazioni devono aumentare i loro sforzi, cosa che è inoltre prevista negli impegni. Sulla base delle relazioni allegate la Commissione non ha motivi di ritenere che le associazioni non rispettino i loro impegni. Per raggiungere l'obiettivo della strategia di 120 g/km di CO_2, è importante che la Comunità continui a sviluppare e attuare i due elementi: informazione dei consumatori e fiscalità.

ALLEGATO

1) Controllo dell'impegno dell'ACEA sulla riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture (1995-1999), Relazione congiunta dell'Associazione europea dei costruttori di automobili e dei servizi della Commissione, versione definitiva del 10. 7. 2000

2) Controllo dell'impegno di JAMA sulla riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture (1995-1999), Relazione congiunta dell'Associazione giapponese dei costruttori di automobili e dei servizi della Commissione, versione definitiva dell'11. 7. 2000

3) Controllo dell'impegno di KAMA sulla riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture (1995-1999), Relazione congiunta dell'Associazione coreana dei costruttori di automobili e dei servizi della Commissione, versione definitiva dell'11. 7. 2000.

Gli allegati sono disponibili solo in Inglese.