



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 7.2.2007
COM(2007) 19 definitivo

**PROGETTO DI COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E
AL PARLAMENTO EUROPEO**

**Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle
autovetture e dei veicoli commerciali leggeri**

{SEC(2007) 60}
{SEC(2007) 61}

1. INTRODUZIONE

L'UE è in prima linea nella lotta ai cambiamenti climatici in ambito internazionale e deve abbattere le emissioni di gas serra come si è impegnata a fare nell'ambito del protocollo di Kyoto. Nel gennaio 2007¹ la Commissione ha proposto che "l'UE persegua, nell'ambito di negoziati internazionali, un obiettivo di riduzione dei gas serra pari al 30% rispetto ai valori del 1990, che i paesi industrializzati dovranno conseguire entro il 2020" e che "l'UE dovrebbe fin d'ora assumersi l'impegno risoluto e unilaterale di abbattere le emissioni dei gas serra di almeno il 20% entro il 2020 (rispetto ai valori del 1990)". Per evitare distorsioni e per un senso di equità economica e sociale, tutti i settori devono dare il proprio contributo e ridurre le emissioni.

Le automobili sono un elemento importante della vita quotidiana di molti cittadini europei e l'industria automobilistica è una fonte importante di occupazione e crescita in molte regioni dell'UE. L'uso dell'automobile presenta però anche un forte impatto in termini di cambiamenti climatici: nell'UE, il 12% circa di tutte le emissioni di biossido di carbonio (CO₂), il principale gas a effetto serra, è infatti imputabile al carburante consumato dalle automobili. I notevoli progressi della tecnologia automobilistica – in particolare quelli finalizzati ad un minor consumo di carburante che comporta, di conseguenza, una riduzione delle emissioni di CO₂ – non sono tuttavia bastati a neutralizzare l'effetto dell'aumento del traffico e della dimensione delle automobili. Se da un lato l'UE nel suo complesso ha ridotto le proprie emissioni di gas serra (GES) di quasi il 5% nel periodo 1990-2004, le emissioni di CO₂ provenienti dai trasporti stradali sono invece aumentate del 26%.

Nel giugno del 2006 il Consiglio europeo ha pertanto riconfermato all'unanimità² che "in linea con la strategia dell'UE sulle emissioni di CO₂ dei veicoli utilitari leggeri, [occorre] mirare a ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture nuove, in media, a 140 g/km (2008-2009) e a 120 g/km (2012)". Il Parlamento europeo ha chiesto "una politica di misure forti volte a ridurre le emissioni prodotte dai trasporti, tra cui limiti vincolanti per le emissioni di CO₂ dei veicoli nuovi nell'ordine di 80-100 g/km a medio termine, da conseguire attraverso scambi di emissioni tra costruttori di automobili".³

Nel Piano d'azione per l'efficienza energetica dell'ottobre 2006⁴ la Commissione ha ricordato che "determinata a affrontare i problemi dell'efficienza energetica e delle emissioni di CO₂ delle autovetture, se necessario proporrà nel 2007 norme atte a garantire che l'obiettivo di 120 g CO₂/km sia conseguito entro il 2012 grazie a un approccio organico e coerente, nonché conforme agli obiettivi della UE." Nel pacchetto di misure del gennaio 2007 relative all'energia e al clima la Commissione ha sottolineato che "per affrontare il problema delle emissioni di CO₂ prodotte dalle auto, nella comunicazione di prossima pubblicazione riguardante il conseguimento dell'obiettivo di emissione fissato dall'UE per il 2012, pari a 120 g CO₂/km secondo un approccio coerente e completo, verranno proposte altre misure. Sarà inoltre valutata la possibilità di ottenere ulteriori riduzioni dopo il 2012."

¹ COM(2007) 2.

² Riesame della strategia dell'UE in materia di sviluppo sostenibile (SSS dell'UE) – Nuova strategia, Consiglio dell'Unione europea, 8.6.2006.

³ Risoluzione del Parlamento europeo su: "Vincere la battaglia contro i cambiamenti climatici" (2005/2049(INI)).

⁴ COM(2006) 545.

In assenza di un'azione incisiva, nei prossimi anni le emissioni prodotte dal trasporto passeggeri su strada continueranno ad aumentare, mettendo in pericolo l'impegno dell'UE ad abbattere le emissioni dei gas serra nel periodo definito dal protocollo di Kyoto e oltre; ciò farà inoltre sì che altri settori più sensibili alla concorrenza internazionale dovranno sostenere il peso di tale impegno. Se invece si cercherà di affrontare la problematica delle emissioni delle automobili, si darà un contributo alla lotta contro i cambiamenti climatici e diminuirà la nostra dipendenza dalle importazioni di combustibili, con un conseguente miglioramento della qualità dell'aria e, pertanto, della salute dei cittadini europei. Due elementi fondamentali per conseguire questi obiettivi sono il miglioramento dell'efficienza dei carburanti e un uso più intenso di carburanti alternativi, soprattutto i biocarburanti.

Per quanto riguarda i carburanti, la Commissione ha proposto⁵ l'introduzione di norme obbligatorie intese ad ottenere una graduale decarbonizzazione dei carburanti utilizzati nei trasporti su strada, procedendo ad una modifica della direttiva relativa alla qualità dei carburanti⁶. Inoltre ha recentemente pubblicato una relazione⁷ sull'attuazione della direttiva sui biocarburanti ed intende adottare prossimamente una proposta di modifica della suddetta direttiva. Nella presente comunicazione la Commissione propone inoltre di fare maggiormente ricorso ai biocarburanti nell'ambito dell'approccio integrato inteso a ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture. Per quanto riguarda i veicoli, la Commissione ha individuato una serie di misure che potrebbero contribuire al conseguimento dell'obiettivo comunitario, tra cui norme più rigorose in materia di efficienza dei carburanti per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri nonché altri miglioramenti tecnologici. La presente comunicazione rappresenta un punto di partenza per uno scambio di vedute con altre istituzioni europee e tutti gli interessati sull'attuazione della fase successiva della strategia comunitaria finalizzata a ridurre le emissioni di CO₂ e a migliorare il risparmio di carburante dei veicoli leggeri, con il fine di raggiungere l'obiettivo UE di 120 g CO₂/km⁸ entro il 2012. Sulla base delle conclusioni tratte da tali scambi, la Commissione presenterà al Consiglio e al Parlamento europeo, se possibile già nel 2007 e al più tardi entro la metà del 2008, un quadro legislativo volto al conseguimento di tale obiettivo.

2. CONTESTO POLITICO E AVANZAMENTI

2.1. Necessità di un intervento nel settore dei trasporti stradali

2.1.1. Il trasporto su strada deve contribuire alla lotta contro i cambiamenti climatici

Nella primavera del 2005, il Parlamento europeo e il Consiglio europeo hanno riaffermato l'obiettivo dell'UE di limitare l'aumento della temperatura superficiale su scala mondiale a non più di 2°C rispetto ai livelli dell'epoca preindustriale, al fine di evitare cambiamenti climatici di origine antropica pericolosi e irreversibili. Il Consiglio europeo ha anche sottolineato il fatto che, per incentivare la sicurezza dell'approvvigionamento energetico e l'uso sostenibile dell'energia, è necessario migliorare la gestione della domanda e l'efficienza

⁵ COM(2007) 18.

⁶ Direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio, GU L 350 del 28.12.1998.

⁷ COM(2006) 845.

⁸ Pari a 4,5 l/100 km per le automobili a gasolio e a 5 l/100 km per quelle a benzina.

energetica, in particolare nel settore dei trasporti⁹. Nel recente riesame del Libro bianco sui trasporti¹⁰ è stato messo l'accento sulla necessità di incentivare una mobilità sostenibile che promuova la competitività all'interno dell'UE, riducendo al contempo l'impatto ambientale dei trasporti che, secondo le stime disponibili, incidono per l'1,1% del PIL.

I trasporti su strada sono il secondo settore dell'UE per emissioni di GES ed è uno dei pochi nei quali le emissioni continuano ad aumentare, mettendo così in pericolo i progressi ottenuti negli altri. Questa situazione ostacola l'adempimento degli impegni di Kyoto da parte dell'UE e presenta ripercussioni negative sulla competitività di alcuni settori (ad esempio le industrie ad alto consumo di energia), che sono più sensibili alla concorrenza internazionale rispetto alle attività a carattere nazionale come i trasporti su strada.

Ma considerare solo le emissioni assolute dei vari settori non è sufficiente; occorre infatti valutare anche l'opportunità di riequilibrare gli impegni assunti dai vari settori e la loro rispettiva capacità di ridurre le emissioni di CO₂. Se a prima vista può sembrare che un intervento nel settore dei trasporti su strada sia più costoso rispetto ad altri settori, vari studi concludono che le misure a livello di efficienza nel settore dei trasporti possono essere più economicamente efficaci di alcune azioni adottate in altri settori, se si tiene conto degli interventi che modificano il comportamento dei consumatori¹¹. Va inoltre applicato un concetto ampio di efficacia dei costi "globale", per tener conto in particolare degli aspetti della sicurezza dell'approvvigionamento energetico, della sensibilità alla concorrenza internazionale, della possibilità di sostenere i costi da parte dei consumatori e degli aspetti di ricaduta positiva come la leadership tecnologica che deriva dal fatto di aver definito obiettivi ambiziosi. Poiché le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante sono due elementi strettamente correlati, e visto che i trasporti su strada rappresentano il 26,5% del consumo totale di energia dell'UE, una riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dalle automobili avrà notevoli effetti positivi sulla sicurezza energetica dell'UE.

I trasporti su strada non rientrano nell'ambito della direttiva UE sul sistema di scambio delle quote di emissione istituito dalla direttiva 2003/87/CE: il sistema si ispira al principio delle emissioni dirette¹², che, nel caso del trasporto su strada, dovrebbe essere applicato ai singoli proprietari delle auto, con ingenti costi amministrativi. In alternativa, si potrebbe prendere in considerazione un approccio indiretto, a livello dei costruttori automobilistici. Tuttavia questo approccio al momento non consentirebbe di conseguire nei tempi stabiliti gli obiettivi perseguiti dalla strategia comunitaria (120 g CO₂/km entro il 2012) in quanto qualunque adeguamento apportato al sistema comunitario di scambio delle quote di emissione diverso dall'estensione del sistema al trasporto aereo potrebbe prendere effetto solo a partire dal 2013, come ricorda la Commissione nella sua recente comunicazione sul riesame del sistema¹³. Questa tempistica consente di mantenere un quadro legislativo stabile per le parti interessate che già operano in tale mercato, lasciando un lasso di tempo sufficiente per procedere agli adattamenti legislativi del dispositivo. La Commissione valuterà pertanto la possibilità di inserire il settore dei trasporti su strada nel sistema di scambio per il terzo periodo di assegnazione delle quote.

⁹ Conclusioni della Presidenza del Consiglio europeo del 23-24 marzo 2006.

¹⁰ COM(2006)314.

¹¹ "Cost effectiveness of CO₂ mitigation in transport - An outlook and comparison with measures in other sectors", CE Delft per la Conferenza europea dei ministri dei trasporti, OCSE, aprile 2006.

¹² In altri termini, riceve le quote chi effettivamente emette il CO₂ corrispondente.

¹³ Cfr. COM(2006) 676, paragrafo 3.1.

In base a queste considerazioni è necessario intervenire affinché i trasporti su strada non ostacolino ma, anzi, diano un contributo alla lotta contro i cambiamenti climatici.

2.1.2. È necessario migliorare i veicoli leggeri

Vari fattori incidono sulle emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto passeggeri su strada: la domanda e l'offerta di automobili, le esigenze di mobilità dei singoli cittadini, i costi derivanti dall'acquisto e dalla gestione di un'auto, la disponibilità di servizi pubblici alternativi ecc. Il gruppo ad alto livello sulla competitività dell'industria automobilistica (CARS21)¹⁴ è stato creato per rafforzare il dialogo con i soggetti interessati ed esaminare le esigenze e le problematiche future dell'industria automobilistica. Nella relazione finale del dicembre 2005, il gruppo ha fortemente raccomandato l'approccio integrato e ha sottolineato la necessità di un'azione intesa a ridurre ulteriormente le emissioni di CO₂ dei veicoli stradali.

Al di fuori dell'UE sono in corso azioni per ridurre le emissioni dei gas serra prodotti dai veicoli stradali: gli Stati Uniti, il Canada, il Giappone, la Corea, la Cina e l'Australia dispongono già di regimi normativi o a carattere volontario, alcuni dei quali sono ora oggetto di analisi per migliorare ulteriormente l'efficienza dei carburanti e ridurre le emissioni di CO₂.

2.2. Risultati ottenuti finora

La strategia comunitaria si è finora fondata su tre pilastri, secondo le indicazioni proposte dalla Commissione nel 1995¹⁵ e suffragate successivamente dal Consiglio e dal Parlamento europeo¹⁶. Questa struttura ha permesso di integrare, in maniera esaustiva, le misure riguardanti l'offerta (impegni volontari) e la domanda (informazione dei consumatori e tassazione) ed è stata adottata dopo una vasta analisi delle possibili soluzioni volte a ridurre le emissioni di CO₂ delle automobili.

2.2.1. Primo pilastro: gli impegni volontari dell'industria automobilistica

Gli impegni volontari sottoscritti dalle associazioni dei costruttori automobilistici di Europa, Giappone e Corea puntano a raggiungere l'obiettivo di emissione di 140 g CO₂/km entro il 2008 o il 2009. Tenuto conto delle crescenti preoccupazioni sui progressi effettivamente compiuti dall'industria nell'ambito di questo approccio volontario la Commissione ha ripetutamente sottolineato di essere disponibile a prendere in esame tutte le misure del caso, anche legislative, per ottenere le riduzioni di CO₂ necessarie.

¹⁴ "A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century", relazione finale 2006 del gruppo CARS21, consultabile al seguente indirizzo:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

¹⁵ COM (95)689 def., conclusioni del Consiglio del 25.6.1996, risoluzione del Parlamento europeo del 22.9.1997.

¹⁶ Le relazioni annuali sull'efficacia della strategia sono consultabili al seguente indirizzo: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm

2.2.2. Secondo pilastro: informazione del consumatore

La direttiva sull'informazione del consumatore¹⁷ impone la presenza di dati indicanti il consumo di carburante e le emissioni di CO₂ di tutte le automobili nuove, la pubblicazione di guide nazionali sul risparmio di carburante delle auto nuove, l'affissione di poster presso i concessionari e l'inserimento di informazioni sul consumo di carburante nel materiale promozionale. La direttiva è ritenuta utile ai fini della sensibilizzazione, ma l'impatto non è stato visibile¹⁸, visto che la qualità delle informazioni presentate varia notevolmente da uno Stato membro all'altro.

2.2.3. Terzo pilastro: promozione di automobili a basso consumo di carburante attraverso misure fiscali

La tassazione, il terzo pilastro della strategia, può contribuire molto a ridurre i costi legati al conseguimento degli obiettivi di efficienza stabiliti, ma finora non è uno strumento molto diffuso. In ambito UE, la proposta del luglio 2005 della Commissione, riguardante una direttiva del Consiglio¹⁹ avente tra i vari obiettivi quello di includere nelle tasse automobilistiche un elemento connesso alle emissioni di CO₂, non è stata ancora adottata dal Consiglio. A livello nazionale, vari Stati membri hanno introdotto misure fiscali per favorire l'acquisto di automobili a emissioni ridotte di CO₂, ma non è stato dimostrato che questi provvedimenti abbiano avuto un effetto rilevante sulle emissioni medie di CO₂ delle auto nuove dell'UE.

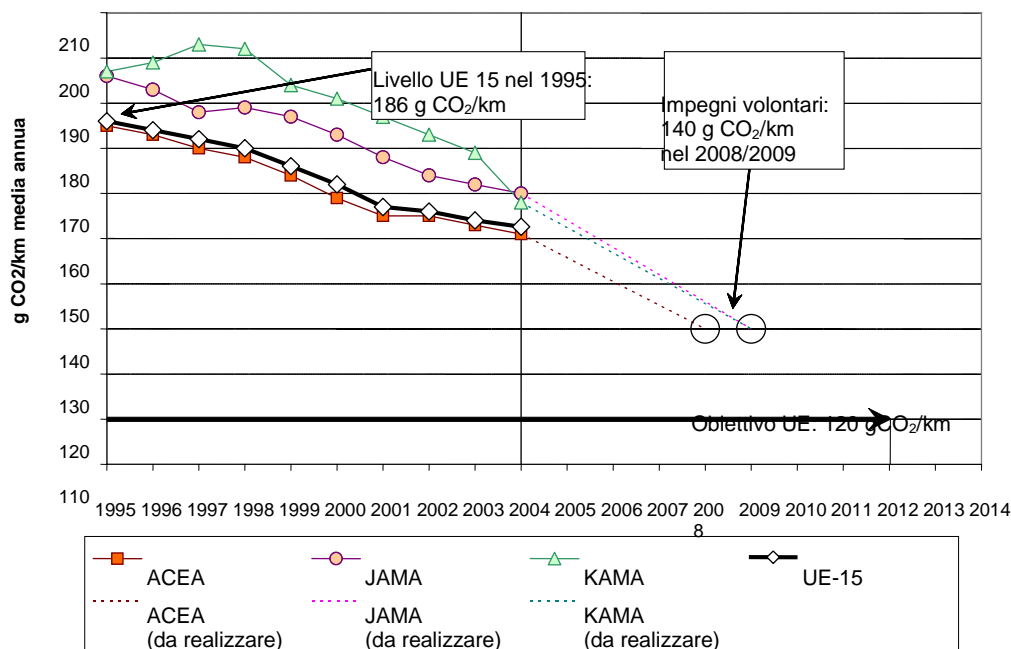
¹⁷ Direttiva 1999/94/CE relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove, GU L 12 del 18.1.2000.

¹⁸ *Report on the effectiveness of the car fuel efficiency labelling directive 1999/94/EC, and options for improvement*, ADAC per la Commissione europea, marzo 2005.

¹⁹ COM(2005) 261 def.

2.2.4 Insegnamenti da trarre dalla strategia attuale

Figura 1 – Emissioni medie di CO₂ del parco di auto nuove dell'UE-15 tra il 1995 e il 2004



Sulla base dell'esperienza maturata nel corso dell'attuazione della strategia è possibile mettere in evidenza alcuni aspetti principali²⁰.

- Le emissioni di un'auto nuova media erano pari a 163 g CO₂/km nel 2004, cioè il 12,4% in meno rispetto al valore del 1995, che si attestava sui 186 g CO₂/km²¹. Nello stesso periodo **nell'UE sono state vendute auto nuove molto più grandi e potenti**, mentre i prezzi sono aumentati meno dell'inflazione.
- Dagli studi sull'impatto **delle limitate misure adottate finora dagli Stati membri a livello della domanda è emerso che la maggior parte delle riduzioni è dovuta ai miglioramenti della tecnologia automobilistica.**
- I risultati ottenuti finora vanno nella direzione auspicata, cioè il conseguimento di emissioni pari a 140 g CO₂/km nel 2008-2009, ma **in assenza di altri interventi non sarà possibile conseguire l'obiettivo fissato per l'UE di 120 g CO₂/km entro il 2012**. Visto il fallimento degli accordi volontari, la Commissione ritiene necessario ricorrere ad un approccio legislativo e sottolinea che oltre alla normativa proposta sono necessari interventi urgenti per mantenere le riduzioni delle emissioni entro i valori previsti, sempre

²⁰ I dati preliminari riferiti al 2005 evidenziano pochi passi avanti ulteriori.

²¹ Per l'UE-15.

nell'ottica di raggiungere l'obiettivo del 2008-2009, ad esempio applicando incentivi fiscali e appalti pubblici "verdi".

3. LA VIA DA SEGUIRE

Numerosi fattori incidono sulle emissioni dei trasporti stradali e per questo serve un pacchetto di misure.

3.1. Realizzare l'obiettivo UE di 120 g CO₂/km

Pur incentrandosi prevalentemente sulle riduzioni di emissioni di CO₂ mediante un approccio integrato (miglioramenti in termini di risparmio del carburante nei veicoli leggeri - autovetture e veicoli commerciali leggeri, altri miglioramenti tecnologici e uso di biocarburanti), la presente comunicazione non esclude eventuali misure supplementari che la Commissione potrà proporre per affrontare gli effetti del trasporto su strada sui cambiamenti climatici. Il recente riesame della politica dei trasporti dell'UE contempla iniziative che favoriscono, ove opportuno, il passaggio a modi di trasporto più sostenibili, in particolare nelle aree urbane, e l'istituzione, entro il 2008, di una metodologia UE per la tariffazione delle infrastrutture, che copra anche le esternalità; tale sistema dovrebbe integrare le misure proposte nel recente riesame della direttiva sull'Eurovignetta²². Come dichiarato nella recente strategia tematica sull'ambiente urbano²³, la Commissione fornirà orientamenti riguardanti piani di trasporto sostenibili. Per quanto riguarda la tassazione, la legislazione dell'UE fissa già delle accise minime per i carburanti.

La Commissione ha preso in esame varie misure finalizzate specificamente a ridurre le emissioni di gas serra dei veicoli leggeri. Di seguito viene presentata una strategia globale che tratta sia la domanda che l'offerta e che è il frutto di una vasta consultazione degli interessati e dei risultati di una valutazione d'impatto; la strategia punta a conseguire, entro il 2012, l'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km.

Come indicato nel piano d'azione sull'efficienza energetica, l'approccio della Commissione apporterà tutti i benefici ambientali previsti creando allo stesso tempo delle opportunità economiche, nella misura in cui promuoverà l'innovazione stimolando la produzione di autovetture che garantiscano la massima ecocompatibilità possibile e promuoverà un'industria automobilistica competitiva, che assicuri un'occupazione sostenibile nella Comunità. La strategia fissa pertanto le condizioni per garantire miglioramenti continui finalizzati a superare l'obiettivo comunitario e rispondere così alle esigenze a lungo termine dell'UE di abbattere ulteriormente le emissioni di CO₂ dei trasporti.

La Commissione sottolinea che è possibile aumentare l'efficienza dei carburanti in vari modi: se persiste l'attuale tendenza a produrre automobili sempre più grandi e potenti, la tecnologia è già in grado di ottenere l'efficienza prevista per il futuro, ma i costruttori e, più a valle, i consumatori, dovranno sostenere i costi di produzione aggiuntivi. In alternativa, si potrebbero adottare provvedimenti (fiscali) concreti per incentivare i consumatori a scegliere auto che

²² Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 187 del 20.7.1999), modificata dalla direttiva 2006/381/CE.

²³ COM(2005) 718 def.

consumano di meno: in tal modo si promuoverebbe un mercato automobilistico più sostenibile, nel quale i costruttori potrebbero competere tra loro sulla base delle prestazioni ambientali dei loro prodotti e ridurre sensibilmente i costi di adempimento, senza che questo vada a discapito della comodità e della sicurezza di cui hanno potuto godere i consumatori negli ultimi dieci anni. Gli Stati membri hanno una notevole responsabilità in questo e possono trasformare in realtà questa alternativa, soprattutto a livello di politiche fiscali, e scegliere una strada più sostenibile in tempi rapidi: tanto prima si interviene, quanto più semplice sarà raggiungere l'obiettivo della riduzione del CO₂. I regimi fiscali possono inoltre essere concepiti in modo neutro rispetto al reddito, in modo da non pesare ulteriormente sui consumatori, premiando invece chi acquista automobili a basse emissioni e penalizzando l'acquisto dei veicoli meno efficienti.

3.2. Misure orientate all'offerta

La Commissione porterà avanti il suo approccio integrato al fine di raggiungere **entro il 2012 l'obiettivo UE di 120 g di CO₂/km**. Tale obiettivo può essere raggiunto facendo leva su una combinazione di interventi dell'UE e degli Stati membri. La Commissione proporrà, se possibile già nel 2007 e al più tardi a metà del 2008, un **quadro legislativo** inteso a conseguire l'obiettivo UE di 120 g CO₂/km, puntando a riduzioni obbligatorie delle emissioni di CO₂ per raggiungere l'obiettivo di **130 g CO₂/km per il nuovo parco auto medio, grazie a miglioramenti tecnologici apportati al motore dei veicoli**, e un ulteriore abbattimento di 10 g CO₂/km, o equivalente se tecnicamente possibile, grazie ad **altri miglioramenti tecnologici e ad un maggiore uso dei biocarburanti**. In particolare si tratterà delle seguenti misure:

- a) definizione di requisiti minimi di efficienza per gli impianti di condizionamento;
- b) installazione obbligatoria di sistemi precisi di controllo della pressione dei pneumatici;
- c) definizione di limiti massimi di resistenza al rotolamento dei pneumatici applicabili nell'UE per i pneumatici delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri;
- d) impiego di indicatori di cambio marcia, per stabilire in che misura i consumatori utilizzano questi dispositivi nelle condizioni reali di guida;
- e) miglioramenti in termini di risparmio del carburante nei veicoli commerciali leggeri (furgoni), con l'obbligo di raggiungere l'obiettivo di 175 g CO₂/km entro il 2012 e di 160 g CO₂/km entro il 2015;
- f) incremento dell'uso di biocarburanti, massimizzandone le prestazioni ambientali.

Tutti questi interventi saranno misurabili e controllabili, sarà possibile rendere conto della loro efficacia e non presenteranno il rischio di una doppia contabilizzazione delle emissioni di CO₂.

La Commissione riconosce che il quadro legislativo per attuare **l'obiettivo medio di emissione per il nuovo parco auto** dovrà essere concepito in modo da fissare obiettivi di riduzione neutri dal punto di vista della concorrenza, socialmente equi e sostenibili, che rispettino le diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili ed evitino qualunque distorsione ingiustificata della concorrenza fra i costruttori suddetti.

Questo quadro legislativo sarà **compatibile con l'obiettivo globale inteso a rispettare gli impegni dell'UE nell'ambito del protocollo di Kyoto** e si baserà su una valutazione di impatto dettagliata. Tale valutazione di impatto esaminerà i benefici e i costi delle diverse opzioni rispetto alla situazione effettiva in termini di emissioni medie di CO₂, tenendo conto delle più recenti tecnologie disponibili per il miglioramento delle prestazioni ambientali nella tecnologia automobilistica.

3.3. Misure che incidono sulla domanda e sul comportamento

Al di là del quadro legislativo, la strategia della Commissione intesa ad abbattere ulteriormente le emissioni di CO₂ dovrebbe promuovere **un impegno supplementare** per quanto riguarda gli altri mezzi di trasporto su strada (veicoli pesanti ecc.) **da parte degli Stati membri** (tassa sul CO₂ e altri incentivi fiscali, appalti pubblici ecologici, gestione del traffico, infrastrutture, ecc.) **e da parte dei consumatori** (scelta informata al momento dell'acquisto, comportamento di guida responsabile ecc.)

3.3.1. Fiscalità²⁴

Le tasse automobilistiche sono uno strumento importante per influenzare le decisioni di acquisto dei consumatori. Le tasse e le imposte possono essere differenziate per favorire l'introduzione sul mercato di automobili a basso consumo di carburante e a basse emissioni di CO₂: una simile soluzione agevolerebbe enormemente il tentativo dei costruttori automobilistici di rispettare i propri obblighi immettendo in commercio tali veicoli. La Commissione ha presentato una proposta di direttiva del Consiglio in materia di tasse relative alle autovetture²⁵, che è all'esame del Consiglio e del Parlamento europeo. **La Commissione invita nuovamente gli Stati membri ad adottare al più presto la proposta in questione e ad adeguare le rispettive politiche in materia di tassazione nel settore automobilistico per favorire l'acquisto di automobili a basso consumo in tutto l'UE e per aiutare i costruttori a rispettare le disposizioni sull'efficienza dei carburanti che entreranno in vigore**; così facendo, potranno dare il proprio contributo all'abbattimento delle emissioni di CO₂ delle auto. Una soluzione efficace per ridurre i costi di adempimento che incombono ai costruttori potrebbe essere un'imposizione differenziata sull'intera gamma di automobili presenti sul mercato, in modo da incentivare gradualmente il passaggio verso auto meno inquinanti.

Anche gli incentivi fiscali²⁶ potrebbero essere uno strumento incisivo per incoraggiare l'acquisto delle classi di autoveicoli leggeri meno inquinanti esistenti sul mercato. Tali incentivi devono rispondere ad una definizione comune applicata in tutta la Comunità, onde evitare la frammentazione del mercato, e devono riguardare tutte le emissioni del caso, tenendo conto sia del problema dell'inquinamento atmosferico sia degli obblighi in materia di emissioni di gas serra. A tal fine, occorre definire il concetto di **veicolo leggero a impatto ambientale minimo (LEEV, Light-duty Environmentally Enhanced Vehicle)**, che deve

²⁴ Tutti i provvedimenti fiscali selettivi che potrebbero causare distorsioni della concorrenza e avere ripercussioni sugli scambi tra Stati membri richiedono una notifica preliminare alla Commissione che deve verificare che non si tratti di aiuti di Stato.

²⁵ COM(2005) 261 def.

²⁶ Una strategia di questo tipo è applicata per incentivare un'introduzione tempestiva sul mercato di automobili già conformi ai futuri standard di emissione degli inquinanti atmosferici; si veda, ad esempio, la direttiva 98/69/CE e la proposta relativa a una nuova norma Euro 5 (COM(2005)683 def.).

intendersi come il veicolo che risponde ai valori limite di emissione degli inquinanti che saranno fissati per la fase successiva dalla normativa applicabile e che contemporaneamente non supera un livello predeterminato di emissioni di CO₂. Per il momento, tale livello dovrebbe coincidere con l'obiettivo comunitario dei 120 g CO₂/km. La definizione di LEEV dovrebbe essere riesaminata periodicamente per corrispondere sempre alla gamma più avanzata di veicoli del nuovo parco auto.

3.3.2. *Informazione dei consumatori*

Nel 2007 la Commissione adotterà una proposta di modifica della direttiva 1999/94/CE, per migliorarne l'efficacia in termini di informazione dei consumatori sui consumi delle automobili. La proposta potrebbe, tra l'altro, prevedere un'estensione del campo di applicazione delle disposizioni sull'informazione ai veicoli commerciali leggeri (N1), l'armonizzazione della presentazione delle informazioni e l'introduzione di classi di efficienza energetica, al fine di sensibilizzare maggiormente il consumatore al momento dell'acquisto di un'automobile. Verrà inoltre esaminata la questione della definizione di veicolo LEEV (cfr. punto 3.3.1) e la possibilità di indicare, fra le informazioni, i costi di gestione annui ed eventualmente le tasse applicate in funzione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante del veicolo.

L'informazione del consumatore è però solo un aspetto; sarà infatti necessario modificare anche il modo di commercializzare le automobili, in modo da dedicare meno attenzione alle prestazioni dinamiche dei veicoli. Per garantire parità di condizioni serve un'azione coordinata dell'industria: i costruttori automobilistici sono invitati a firmare, entro la prima metà del 2007, un **accordo volontario riguardante un codice di buona prassi applicabile in tutta l'UE per la commercializzazione e la pubblicità delle automobili**, finalizzato a promuovere modelli di consumo sostenibili.

3.3.3. *Modalità di guida compatibili con l'ambiente*

Vari Stati membri incentivano già modalità di guida compatibili con l'ambiente organizzando campagne di formazione o sensibilizzazione. La Commissione sostiene la diffusione di tali pratiche nell'ambito di vari progetti²⁷ e potrebbe valutare la possibilità di inserire disposizioni al riguardo nel contesto delle future revisioni della direttiva sulla patente di guida²⁸. Gli interventi sulle modalità di guida sono, tuttavia, provvedimenti che agiscono a valle e presentano notevoli incertezze sull'effettivo potenziale di risparmio del CO₂. Gli Stati membri sono comunque invitati ad incentivare maggiormente questo aspetto per sensibilizzare i consumatori in merito agli impatti che le automobili hanno in termini di cambiamenti climatici.

3.4. **Prospettiva a lungo termine**

Infine, per poter esaminare la possibilità di fissare in una fase successiva **obiettivi più rigorosi**, che vadano oltre gli attuali 120 g CO₂/km, saranno ulteriormente incentivate le attività di ricerca e sviluppo finalizzate a realizzare e dimostrare tecnologie avanzate di

²⁷ Cfr., ad esempio, Ecodriven al seguente indirizzo:

http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm

²⁸ Direttiva 91/439/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, concernente la patente di guida, GU L 237 del 24.8.1991, modificata.

abbattimento del CO₂. Il Consiglio consultivo europeo per la ricerca sui trasporti stradali (ERTRAC) è stato istituito per mobilitare tutti gli interessati, elaborare una strategia comune e garantire un'applicazione tempestiva, coordinata ed efficiente delle risorse di ricerca e far fronte alle sfide che costantemente si pongono per il trasporto su strada e la competitività dell'Europa. **La Commissione sosterrà l'impegno di ricerca necessario per conseguire l'obiettivo dell'ERTRAC²⁹ di migliorare l'efficienza dei veicoli in modo da abbattere fino al 40% le emissioni di CO₂ delle autovetture per il nuovo parco veicoli nel 2020.** Se tale obiettivo fosse raggiunto, il nuovo parco auto presenterebbe emissioni medie di 95 g CO₂/km.

4. CONCLUSIONI

L'UE deve ridurre la propria dipendenza dalle importazioni di petrolio, deve contenere l'inquinamento atmosferico e svolge una funzione di primo piano nella lotta ai cambiamenti climatici. Per assolvere tutti gli impegni assunti fino al 2012 e per fare di più occorre ridurre le emissioni di gas serra prodotte in tutti i settori.

Il settore del trasporto su strada continua a registrare un aumento delle emissioni, nonostante tutti i progressi tecnologici realizzati, e per questo merita particolare attenzione: occorre intervenire a livello di offerta - e aumentare continuamente le prestazioni dei sistemi di trasporto e soprattutto dei veicoli - e a livello di domanda, incoraggiando il passaggio a veicoli che consumino sempre meno carburante.

Per realizzare concretamente una mobilità sostenibile occorre senza dubbio un impegno a più vasto raggio, ma la nuova strategia proposta definisce alcuni interventi particolari volti a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri. La Commissione ritiene che tale strategia debba essere applicata a tutti i livelli, in modo da creare in tempi sempre più brevi una tendenza a produrre automobili nuove che, mediamente, producano meno emissioni. Se non si interverrà rapidamente tutti gli sforzi del passato saranno vani e la stessa realizzazione a breve termine dell'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km potrebbe essere pregiudicata o comportare costi più elevati; lo stesso vale per la possibilità di fare ulteriori progressi.

Nel 2007, se possibile, o al più tardi a metà del 2008 la Commissione presenterà pertanto un quadro legislativo comunitario finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri, nell'intento di raggiungere entro il 2012 l'obiettivo UE di 120 g CO₂/km. Esso sarà corredato di una valutazione d'impatto che rispecchierà in che misura gli Stati membri potranno aiutare le case automobilistiche a conformarsi agli obiettivi vincolanti adottando misure a livello di domanda, in particolare fiscali.

Nel 2010 la Commissione verificherà lo stato di attuazione delle proposte e la possibilità di introdurre altri provvedimenti per andare oltre l'obiettivo dichiarato dell'UE.

²⁹ Cfr. l'agenda strategica di ricerca dell'ERTRAC, dicembre 2004, al seguente indirizzo: <http://www.ertrac.org/publications.htm>