



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 20 maggio 2008 (26.05)
(OR. en)**

9343/08

**Fascicolo interistituzionale:
2007/0297 (COD)**

**ENV 288
ENT 96
CODEC 585**

NOTA

del:	Segretariato del Consiglio
al:	Coreper/Consiglio
n. prop. Com:	5089/08 ENV 4 ENT 1 CODEC 8 - COM(2007) 856 defin. + ADD 1 - SEC(2007) 1723 + ADD 2 - SEC(2007) 1724
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO ₂ dei veicoli leggeri – Relazione sullo stato dei lavori presentata dalla presidenza

I. INTRODUZIONE

Nel dicembre 2007 la Commissione ha adottato una proposta di regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri.

Il progetto di regolamento definisce la curva del valore limite delle emissioni di CO₂ consentite per le autovetture nuove in conformità della massa del veicolo. La curva è definita in maniera tale che si raggiunge un valore medio per tutte le autovetture nuove di 130 grammi di CO₂ per chilometro. Dal 2012 un costruttore dovrà assicurare che le emissioni medie di tutte le autovetture nuove che produce e che sono immatricolate nella Comunità siano inferiori al valore medio delle emissioni permesse per tali autovetture come stabilito dalla curva.

La proposta fornirà ai costruttori l'incentivo necessario per ridurre le emissioni di CO₂ dei loro veicoli tramite l'imposizione di un'indennità per le emissioni in eccesso se i loro livelli di emissioni medie sono superiori alla curva del valore limite. Questa indennità si baserà sul numero di grammi per chilometro (g/km) per cui un veicolo medio venduto dal costruttore è sopra alla curva, moltiplicato per il numero di veicoli venduti dal costruttore. Un'indennità di 20 EUR per g/km è stata proposta per il primo anno (2012), con un aumento a 35 EUR nel 2013, a 60 EUR nel 2014 e a 95 EUR nel 2015 e a seguire. Nella proposta della Commissione si prevede che la maggior parte dei costruttori raggiungano l'obiettivo definito dalla normativa, in modo da evitare sanzioni rilevanti.

In Consiglio, il Gruppo "Ambiente" ha esaminato la proposta nel corso di varie riunioni. In aggiunta si è svolto un dibattito orientativo nella sessione del Consiglio "Ambiente" del 3 marzo 2008 e sono state presentate note informative della Presidenza al Consiglio "Competitività e Trasporti". In Parlamento, la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI) ha nominato l'On. Guido Sacconi (PSE, Italia) quale relatore. Il voto in commissione e nella plenaria è previsto per l'autunno 2008.

II. SITUAZIONE ATTUALE

In generale tutte le delegazioni hanno accolto con favore la proposta di regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove. Tuttavia sono state identificate talune divergenze in sede di analisi della proposta.

Parametro di utilità

Varie delegazioni possono appoggiare l'uso della massa quale parametro di utilità più opportuno, come proposto dalla Commissione. Tuttavia, talune altre delegazioni preferirebbero l'uso dell'impronta in quanto questo parametro, a loro parere, ridurrebbe la possibilità di effetti avversi e fornirebbe un incentivo più forte per i costruttori a ridurre il peso delle autovetture. Alcune delegazioni hanno proposto che venga usata la massa in una prima fase e che si riesamini il parametro di utilità scelto nell'ambito del riesame del regolamento.

Inclinazione della curva

Per suddividere l'onere tra i costruttori, la Commissione propone un'inclinazione del 60% per la curva del valore limite. Secondo la Commissione, l'inclinazione deve rimanere al di sotto dell'80% per evitare incentivi perversi che aumentino la massa e per raggiungere l'obiettivo dell'UE di 130 g CO₂/km entro il 2012. Talune delegazioni preferirebbero un'inclinazione inferiore al 60% (dal 20% al 30%); altre vorrebbero avere una percentuale più elevata (dal 65% all'80%). Una delegazione vorrebbe poter scegliere tra l'obiettivo basato sull'utilità e un obiettivo basato sul valore fisso del 25%, per esempio per tener conto delle preoccupazioni che nutre per i costruttori di nicchia che dovranno realizzare riduzioni di CO₂ molto ambiziose sulla base della curva del valore limite.

Indennità per le emissioni in eccesso (sanzioni)

Talune delegazioni vorrebbero diminuire le sanzioni, altre appoggiano la proposta della Commissione di sanzioni graduali al fine di raggiungere l'obiettivo dell'UE di 130 g CO₂/km, asserendo che il livello delle sanzioni è dissuasivo e mira alla creazione di un incentivo affinché l'industria si conformi al regolamento. Altre delegazioni vorrebbero applicare le sanzioni con un certo grado di flessibilità: soltanto per le autovetture che superano il limite stabilito o sulla base di quanto le emissioni siano distanti dall'obiettivo fissato per quell'autovettura.

Inoltre nella proposta della Commissione gli eventuali importi riscossi dovrebbero rientrare nel bilancio dell'Unione europea. Gli Stati membri hanno opinioni diverse in proposito: alcuni vorrebbero assegnare queste entrate al bilancio comunitario (per la tutela dell'ambiente, il settore dei trasporti, per programmi di ricerca e sviluppo e di istruzione in questi settori), mentre altri preferirebbero incorporarle nei bilanci degli Stati membri.

Calendario

La Commissione propone di attuare questo regolamento nel 2012. Talune delegazioni preferirebbero iniziare nel 2015, mentre altre propongono di introdurre nella legislazione una attuazione graduale o uno scaglionamento legato al volume del parco auto dal 2012 al 2015: si applicherebbe soltanto ad una certa percentuale del parco auto nel 2012 e al 100% del parco auto nel 2015.

Obiettivi a lungo termine

Poiché una vasta maggioranza delle delegazioni si è mostrata favorevole, in linea di principio, all'introduzione di obiettivi a lungo termine nel testo, la Presidenza ha elaborato una proposta per includere nella clausola di riesame la possibilità di rivedere gli obiettivi per le emissioni specifiche di CO₂ allo scopo di definire una tabella di marcia per raggiungere l'obiettivo a lungo termine di 95 g/km entro l'anno 2020. Alcune delegazioni appoggiano la modifica della Presidenza, altre preferirebbero evitare il riferimento ad una cifra concreta in quanto non c'è una solida base scientifica, in questa fase, per determinare cosa potrebbe essere fattibile ed opportuno.

III. AZIONI FUTURE

Il Consiglio proseguirà la discussione dettagliata della proposta della Commissione, favorendo per quanto possibile il compromesso tra le delegazioni. Si invitano i ministri a uno scambio di opinioni sulle principali questioni in sospeso, specificate nella parte II della presente nota.
