COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 10.11.2022
SWD(2022) 360 final

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna il documento

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009

{COM(2022) 586 final} - {SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final}

SCHEDA DI SINTESI

Valutazione d'impatto sull'elaborazione della normativa Euro 7 sulle emissioni di autovetture, furgoni, autocarri e autobus

A. Necessità di intervenire

Qual è il problema e perché si pone a livello di UE?

Nonostante i progressi compiuti nella riduzione delle emissioni nocive grazie all'introduzione delle prove relative alle emissioni di guida reali (RDE) nel 2017, con la valutazione delle norme Euro 6/VI in materia di emissioni, rispettivamente per autovetture/furgoni e autocarri/autobus, sono stati individuati tre problemi chiave che dimostrano come le norme esistenti non contribuiscano in maniera sufficiente alla riduzione delle emissioni inquinanti prodotte dal trasporto su strada nell'UE: 1) le norme sulle emissioni dei veicoli sono troppo complesse; 2) i limiti attuali per le emissioni inquinanti sono sorpassati, dato che numerosi inquinanti nocivi rimangono non regolamentati e sono possibili ulteriori riduzioni delle emissioni grazie alle tecnologie attuali; 3) le emissioni effettive dei veicoli non sono sufficientemente controllate nell'arco della durata di vita dei veicoli (ad esempio la norma Euro 6 prescrive una durabilità di soli 5 anni, quando l'età media delle autovetture circolanti sulle strade dell'UE è di 10,8 anni). Nonostante gli obiettivi proposti di abbattimento al 100 % delle emissioni di CO_2 di autovetture e furgoni entro il 2035, aumento della quota di veicoli pesanti a emissioni zero e a basse emissioni e commercializzazione di nuovi veicoli Euro 6d/VI E, non è possibile conseguire un livello di inquinamento basso per le emissioni inquinanti prodotte dal trasporto su strada, né per inquinanti classici quali gli NOx, le particelle prodotte dallo scarico o il metano, né per nuovi inquinanti quali il gas esilarante o le particelle diverse da quelle emesse allo scarico, come quelle prodotte da freni e pneumatici, che sono indipendenti dal motore.

Quali sono gli obiettivi da conseguire?

L'obiettivo generale è duplice: garantire il corretto funzionamento del mercato unico stabilendo regole più appropriate, efficaci in termini di costi e adeguate alle esigenze future per le emissioni dei veicoli; e garantire un livello elevato di tutela dell'ambiente e della salute nell'UE riducendo ulteriormente le emissioni di inquinanti atmosferici prodotte dal trasporto su strada, come richiesto dal piano d'azione per l'inquinamento zero, nei tempi più rapidi possibili. L'iniziativa intende perseguire i seguenti obiettivi specifici: 1) ridurre la complessità dell'attuale normativa Euro sulle emissioni al fine di contenere i costi amministrativi e di facilitarne l'attuazione efficiente; 2) fissare limiti aggiornati per tutti gli inquinanti atmosferici contemplati; e 3) migliorare il controllo delle emissioni effettive.

Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello di UE (sussidiarietà)?

Con la normativa Euro 6/VI sulle emissioni per autovetture/furgoni e autocarri/autobus è già in vigore una legislazione dell'UE pienamente armonizzata. È improbabile che un'azione a livello nazionale o internazionale porti a risultati ottimali, dato che tanto l'inquinamento atmosferico quanto il trasporto su strada hanno natura transfrontaliera. In assenza di un'azione comune a livello di UE, gli Stati membri potrebbero adottare numerose regole con livelli diversi di rigore. Ciò comporterebbe una frammentazione del mercato e danneggerebbe il funzionamento del mercato unico. L'azione dell'UE per affrontare il problema delle emissioni inquinanti eccessive del trasporto su strada è quindi pienamente giustificata.

B. Soluzioni

Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? Ne è stata prescelta una? In caso contrario, perché?

Le opzioni strategiche 1, 2a, 2b e 3a (l'opzione 3b concernente l'ambizione digitale elevata è stata scartata) sono state sviluppate in linea con gli obiettivi specifici. Tutte le opzioni mirano a ridurre la complessità dell'attuale normativa Euro sulle emissioni introducendo misure di semplificazione. Limiti di emissione aggiornati per tutti gli inquinanti atmosferici contemplati sono previsti dall'opzione 1 a bassa ambizione verde, dalle opzioni 2a e 3a a media ambizione verde e dall'opzione 2b ad alta ambizione verde. Il controllo delle emissioni effettive risulta migliorato nell'opzione 1 grazie a limiti poco ambiziosi per le prove di guida in condizioni reali, nell'opzione 2a grazie a limiti mediamente ambiziosi per le prove di guida in condizioni reali e le prescrizioni in materia di durabilità, nell'opzione 2b grazie a limiti molto ambiziosi per le prove di guida in condizioni reali e le prescrizioni in materia di durabilità e nell'opzione 3a grazie a limiti mediamente ambiziosi per le prove di guida in condizioni reali, le prescrizioni in materia di durabilità e un'ambizione digitale nuova che si concretizza nel monitoraggio continuo delle emissioni. Dalla valutazione complessiva della proporzionalità dell'efficacia, dell'efficienza e della coerenza di ciascuna opzione è risultato che l'opzione prescelta può essere circoscritta all'opzione strategica 3a,

con ambizioni verdi e digitali medie per i veicoli leggeri e pesanti.

Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?

Dalla consultazione pubblica è emerso che, in generale, i portatori di interessi del settore sono più propensi a sostenere lo scenario di base, quello "senza cambiamenti delle politiche" che presuppone il mantenimento delle norme Euro 6/VI, oppure l'opzione 1 a bassa ambizione verde. In particolare, tali soggetti hanno espresso riserve riguardo al potenziale tecnologico di riduzione delle emissioni, soprattutto in relazione all'opzione 2b. Stati membri, rappresentanti della società civile e cittadini, invece, hanno espresso maggiore sostegno per le azioni previste dalle opzioni 2 e 3 con ambizioni verdi e digitali medio-alte.

C. Impatto dell'opzione prescelta

Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

Gli impatti sono stati valutati rispetto a uno scenario di base che ipotizza il mantenimento delle fasi Euro 6 d/VI E attualmente in vigore e la recente proposta di revisione della normativa sulle emissioni di CO_2 per autovetture e furgoni. Per effetto della duplice ambizione verde e digitale, l'opzione prescelta 3a prospetta impatti positivi importanti sulla salute pubblica e sull'ambiente, espressi come benefici monetari per la salute e per l'ambiente che riguardano tutti gli inquinanti fino al 2050. Il fattore trainante principale di tali impatti positivi è la riduzione delle emissioni inquinanti atmosferiche nocive. Ad esempio, per le autovetture e i furgoni, con l'opzione 3a nel 2035 le emissioni di NOx saranno di sole 221 kt, rispetto alle 389 kt dello scenario di base. Per gli autocarri e gli autobus, con l'opzione 3a nel 2035 le emissioni di NOx saranno di sole 313 kt, rispetto alle 705 kt dello scenario di base. Si stima che le riduzioni delle emissioni inquinanti si tradurranno in benefici monetari complessivi per la salute pari a 56 miliardi di EUR per le autovetture e i furgoni e a 134 miliardi di EUR per gli autocarri e gli autobus nel periodo 2025-2050. L'opzione prescelta 3a comporterà inoltre un risparmio totale di costi per le imprese stimato in 4,7 miliardi di EUR per le autovetture e i furgoni e in 0,6 miliardi di EUR per gli autocarri e gli autobus nel periodo 2025-2050.

Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

Si stima che i costi normativi totali per l'industria automobilistica aumenteranno con l'opzione prescelta. Ciò è dovuto all'aumento dei costi di conformità sostanziale sotto forma di costi delle apparecchiature per le tecnologie di controllo delle emissioni e relativi costi di ricerca e sviluppo e di calibrazione, compresi i costi delle strutture e dell'attrezzatura. I costi normativi supplementari totali tra il 2025 e il 2050 sono stimati ammontare a 35 miliardi di EUR per le autovetture e i furgoni e a 18 miliardi di EUR per gli autocarri e gli autobus. Tenendo conto anche dei risparmi stimati sui costi, il costo complessivo per veicolo dovrebbe aumentare di 304 EUR per le autovetture e i furgoni e di 2 681 EUR per gli autocarri e gli autobus. Si prevede che i costi per veicolo non rappresenteranno più del 2-3 % del prezzo medio del veicolo per ogni segmento di veicoli per autovetture/furgoni e autocarri/autobus.

Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?

Quantunque incida sui costi dei costruttori, che sono principalmente imprese di grandi dimensioni, l'opzione prescelta avrebbe un effetto positivo anche sulla competitività di tali imprese. L'uso delle migliori tecnologie disponibili per il controllo delle emissioni e di nuovi sensori favorisce l'accesso a mercati chiave internazionali, in particolare quelli di Stati Uniti e Cina, in cui vigono prescrizioni più severe in materia di limiti delle emissioni. Si prevede che le 35 PMI individuate, che in generale costruiscono autovetture utilizzando gruppi propulsori di grandi costruttori, non subiranno ripercussioni significative, in particolare perché continuerà ad applicarsi l'esenzione da alcune prove per i costruttori di piccole serie.

L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo?

Poiché i costi normativi aggiuntivi derivano dall'aumento dei costi dell'hardware, della ricerca e dello sviluppo e dei costi correlati di calibrazione, tali costi saranno sostenuti dai costruttori e dai fornitori del settore automobilistico. Si prevede che gli operatori del settore trasferiranno tali costi ai consumatori. Nel complesso, non si prevedono impatti significativi sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali.

Sono previsti altri impatti significativi?

Grazie al monitoraggio continuo delle emissioni, i consumatori potranno disporre di maggiori informazioni sulle prestazioni dei veicoli per quanto riguarda le emissioni e sarà più facile individuare eventuali non conformità e malfunzionamenti. Si prevede che ciò si ripercuoterà positivamente sulla fiducia dei consumatori e contribuirà alla modernizzazione delle procedure per i controlli tecnici. Si ritiene che l'opzione prescelta determinerà anche effetti leggermente positivi sul mercato unico per tutti i veicoli, sulle competenze dei lavoratori e

sull'occupazione. Regolamentando la durabilità delle batterie di bordo, inoltre, si favorirà l'accettazione dei veicoli elettrici a batteria.
Proporzionalità?
L'azione proposta affronta l'obiettivo dell'iniziativa (obiettivo "inquinamento zero" nell'UE) senza andare al di là di quanto necessario per ridurre la complessità dell'attuale normativa Euro sulle emissioni, fissando limiti aggiornati per tutti gli inquinanti atmosferici contemplati e migliorando il controllo delle emissioni effettive.
D. Tappe successive
Quando saranno riesaminate le misure proposte?
Sono stati individuati diversi indicatori di monitoraggio per il riesame della normativa Euro 7 sulle emissioni, previsto con la valutazione intermedia delle iniziative del pacchetto "Pronti per il 55 %".