

Regolamento CO₂ auto/van
Incontro con le associazioni di categoria e imprese
Risposte di ELETTRICITÀ FUTURA
4 aprile 2018

1. Target di riduzione della CO₂ per le autovetture e per veicoli commerciali leggeri.

La proposta prevede, sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri, un obiettivo di riduzione EU pari al 15% dal 2025 e del 30% dal 2030.

A differenza del target dal 2020, basato sul “vecchio” ciclo prova (NEDC), tali target saranno basati sul nuovo ciclo prova (WLTP- Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure), che entrerà a pieno regime dal 2021. Per tale motivo, la proposta non prevede un valore puntuale per i target, ma una riduzione percentuale considerando come riferimento i target specifici di emissione ai costruttori dal 2021.

- Si ritiene appropriato prevedere gli stessi obiettivi di riduzione sia per le autovetture che per i van?

Si ritiene che l'applicazione degli stessi obiettivi percentuali per le autovetture ed i van, in generale, potrebbe essere preferibile soprattutto in un'ottica di semplificazione.

- I livelli degli obiettivi di riduzione individuati dalla Commissione sono sufficientemente ambiziosi? Sono disponibili proiezioni in merito all'impatto in termini di emissioni di CO₂ derivanti dall'attuazione della proposta?

Si ritiene che la proposta della Commissione, pur partendo dall'analisi di interessanti alternative nell'impact assessment, si sia poi concretizzata in un quadro che rinvia a dopo il 2030 la maggior parte degli sforzi per la riduzione delle emissioni GHG, il che rischia di compromettere il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione di lungo termine.

Rispetto al quadro internazionale di riferimento, la proposta manca anche dell'ambizione necessaria per assicurare un raggiungimento efficiente entro il 2050 della riduzione delle emissioni di gas serra dell'80-95% rispetto al 1990, richiesta dall'Accordo di Parigi

La proposta della Commissione per il 2030, infatti, prevede un tasso medio annuo di riduzione delle emissioni del 3%, a differenza del 5% per il raggiungimento degli obiettivi al 2021. Ne conseguono limitati risultati in termini di riduzione delle emissioni di gas serra del settore trasporti rispetto ad oggi. Infatti dall'*Impact Assessment* della proposta, si evince che nel Baseline Scenario al 2030 e al 2050 le emissioni dal settore dei trasporti rimarranno al di sopra dei livelli registrati nel 1990 rispettivamente del 13% e del 10%,

Inoltre, con i livelli di riduzione proposti dalla Commissione, non si potrebbe raggiungere pienamente l'obiettivo di riduzione del 30% delle emissioni GHG al 2030 rispetto al 2005, posto che dal 1990 al 2005 le emissioni da car e van sono aumentate del 20%. Gli obiettivi proposti dalla Commissione (-30% al 2030), si tradurrebbero pertanto in una riduzione effettiva di soltanto il 16% rispetto al 1990,

Le tecnologie più efficienti, come l'auto elettrica ma anche gli utilizzi ai fini di mobilità delle rinnovabili nei carburanti tradizionali (biometano, biodiesel, biometanolo, etc.), hanno un ruolo marginale nella proposta, nonostante diverranno competitive nell'arco di pochi anni (intorno al

2023 in Europa).

Il rischio che emerge è quello di vincolare il sistema a tecnologie più emissive. In tali ipotesi, si rischia di trasferire il raggiungimento dell'obiettivo al 2030 di riduzione delle emissioni climalteranti sui settori ETS, per compensare quanto non ottenuto nei settori non ETS (tra cui il trasporto, il settore residenziale, il settore dei servizi, l'agricoltura), per i quali il Regolamento Effort Sharing stabilisce un obiettivo di riduzione rispetto al 2005 del 30%.

La scarsa attenzione citata rispetto a modalità di mobilità sostenibile che valorizzino l'apporto delle fonti rinnovabili anche grazie agli obiettivi posti al settore elettrico e al settore dei biocarburanti deprime i risultati raggiungibili dal settore dei trasporti e acutizza il rischio che gli obiettivi europei non vengano raggiunti.

In proposito la Commissione, nell'impact assessment, afferma che i target più alti per la riduzione delle emissioni di CO₂ di car e van migliorano la capacità degli stati membri di raggiungere gli obiettivi previsti dall'Effort Sharing Regulation, considerando che gli altri settori, come ad esempio l'agricoltura ed i trasporti navali, hanno un minore potenziale di riduzione delle emissioni a costi efficienti.

Si evidenzia che nella proposta non sono valorizzati adeguatamente i grandi benefici che una mobilità sostenibile (e in particolare nel caso la mobilità elettrica) può comportare in termini di miglioramento della qualità dell'aria e della salute, con conseguenti riduzioni dei costi della sanità, poiché comporta emissioni nulle di inquinanti a livello locale. Per garantire che il settore automobilistico europeo preservi la sua leadership a livello mondiale, dovrebbe essere promossa l'innovazione e lo spostamento verso autovetture a basse o nulle emissioni.

Il regolamento non dovrebbe escludere l'apporto di altre tecnologie al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione e dovrebbe puntare a valutazioni Life Cycle Assessment e all'introduzione di fattori correttivi che tengano conto sia della soluzione di mobilità elettrica sia di soluzioni che valorizzino l'utilizzo di carburanti non tradizionali quali biometano, biodiesel, biometanolo, etc..

Per mantenere la sua leadership tecnologica e prosperare nei mercati globali, il settore automobilistico dell'UE dovrà accelerare la transizione verso tecnologie più sostenibili. A tal fine, le quote di vendita di ZEV / LEV in Europa dovranno superare la mera quota del 20% delle vendite al 2030, indicata nell'*Impact Assessment* come risultante degli standard sulle emissioni proposte dalla Commissione.

Riguardo agli standard di emissione, esistono molteplici studi indipendenti e attendibili sull'argomento, che raccomandano l'introduzione di standard al 2030 molto più stringenti di quelli proposti dalla Commissione, come ad esempio lo studio CE Delft "*Assessment of the Modalities for LDV CO₂ Regulations beyond 2020*", realizzato su richiesta della Commissione, secondo cui sarebbe necessario fissare obiettivi di riduzione degli standard di emissioni di gas serra del 55% circa per soddisfare gli obiettivi di riduzione delle emissioni di lungo termine per il trasporto (-60% rispetto al 1990). Inoltre, lo studio raccomanda fortemente l'introduzione di un sistema di quote di ZEV / LEV obbligatorie per facilitare la transizione verso una mobilità sostenibile

Si propongono pertanto obiettivi di riduzione più ambiziosi per garantire il raggiungimento degli obiettivi al 2030 e al 2050, per affrontare adeguatamente il problema della qualità dell'aria e per promuovere la leadership europea nella produzione di veicoli nel mondo.

- Si concorda con l'introduzione di un target intermedio vincolante al 2025?
L'introduzione di un target intermedio vincolante al 2025 consente di accelerare la diffusione di tecnologie meno inquinanti, a beneficio della qualità dell'aria.

Un target vincolante al 2025 fornisce i giusti segnali agli operatori del settore affinché non rinviino agli ultimi anni a ridosso del 2030 gli interventi necessari a ridurre le emissioni medie della loro flotte auto e vans e fornisce una indicazione chiara al settore automobilistico per aumentare la quota di mercato di LEV / ZEV nell'Unione europea a partire dai primi anni dal 2020 in poi.

Si propone quindi che venga mantenuto un obiettivo al 2025 e che questo venga fissato un livello di riduzione più ambizioso al fine di promuovere la diffusione nel mercato già nei prossimi anni di auto a minore emissioni.

- L'eventuale introduzione di ulteriori flessibilità quali ad esempio banking, borrowing e trasferimenti tra i costruttori, potrebbero essere utili per il conseguimento dei target specifici dei costruttori?

L'introduzione di meccanismi di flessibilità di mercato consente di aumentare la competizione tra le imprese automobilistiche e di favorire l'accesso a nuovi entranti nel mercato.

Il trasferimento tra costruttori (cioè il trading), il borrowing e il banking, potrebbero incrementare l'efficienza di sistema delle policy individuate, riducendo i costi di compliance per i costruttori e creando degli ulteriori flussi di ricavi per i costruttori, soprattutto per quelli più innovativi.

Si propone pertanto che la Commissione introduca meccanismi di flessibilità di mercato.

2. Distribuzione degli sforzi di riduzione tra i costruttori.

La proposta prevede una distribuzione degli sforzi tra i costruttori in funzione della massa delle flotte vendute:

- basata su una traiettoria lineare per le auto;
- basata su due traiettorie lineari con inclinazioni differenti nei periodi 2021-2025 e 2025-2030 per i van.
- Si ritiene appropriato il mantenimento di una distribuzione degli sforzi basata sul parametro utilità della massa?
- Si concorda con le traiettorie di riduzione individuate nella proposta di Regolamento? Traiettorie differenti potrebbero garantire una maggiore equità nella distribuzione dello sforzo tra costruttori?.

3. Incentivi ai veicoli a zero-basse emissioni.

La proposta prevede un meccanismo di incentivazione all'immissione in commercio dei veicoli a zero-basse emissioni (ZLEV). In particolare, qualora il costruttore riesca ad immettere sul mercato almeno il 15% dal 2025 e almeno il 30% dal 2030 di veicoli ZLEV, riceverà un "bonus" sul proprio target specifico.

Il meccanismo di incentivazione prevede una maggiore premialità per i veicoli a zero emissioni (veicoli elettrici puri).

- Si ritiene che l'incentivo proposto rispetti il principio di neutralità tecnologica? La definizione di ZLEV rispetta il principio di neutralità tecnologica, in quanto identifica un insieme di tecnologie a bassa emissione.
- Le soglie individuate per l'applicazione dell'incentivo (15% e 30%) sono adeguate a favorire la penetrazione dei veicoli ZLEV e la conseguente transizione verso una decarbonizzazione dei trasporti su strada?

Le soglie del 15% al 2025 e del 30% al 2030 risultano inadeguate, in quanto non coerenti con

l'obiettivo europeo di un completo phase-out della auto convenzionali nelle città entro il 2050, come indicato nel Transport White Paper

Le quote di ZLEV andrebbero rese obbligatorie. Il regolamento proposto prevede il riconoscimento di un premio (in termini di uno standard di emissioni più elevate) a quei produttori che superano una quota di vendita ZLEV del 15%/30% nel 2025/2030, ma non prevede una sanzione per i produttori che non rispettino tale quota minima ed evidenzia effetti di rallentamento del processo di raggiungimento degli obiettivi. Infatti, come riportato nell'impact assessment, un obiettivo vincolante oppure un target con un sistema di aggiustamento "a due vie" ha i migliori risultati in termini di efficacia e coerenza in quanto forniscono un chiaro segnale regolatorio all'industria automotive per gli investimenti in veicoli a zero/basse emissioni (ZLEV). Infatti un chiaro segnale sulla futura dimensione di mercato dei ZLEV ridurrà il rischio di mercato per tutti i partecipanti e ne permetterà una più rapida diffusione. Oltre a contribuire (nel caso della mobilità elettrica) alla risoluzione del problema costituito dalla sovrapposizione non ordinata tra le politiche di sviluppo tecnologico dei veicoli e le politiche per la diffusione di

- Siete favorevoli all'introduzione di un MALUS qualora i costruttori non raggiungano le soglie individuate dall'incentivo?

Si ritiene che l'introduzione di meccanismi di malus per il non raggiungimento delle quote minime di ZLEV debba essere valutata con attenzione per assicurare al contempo il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione e miglioramento della qualità dell'aria e l'ordinata transizione industriale verso i nuovi prodotti automotive.

4. Altri elementi della proposta

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Ci sono ulteriori osservazioni relative ad altri elementi della proposta di Regolamento? |
|--|

5. Impatto economico e occupazionale della proposta di Regolamento

- Sulla base delle analisi condotte dalla Commissione, dall'attuazione della proposta non risulterebbero rilevanti impatti negativi in termini economici ed occupazionali. Tuttavia la Commissione prevede un'evoluzione del mercato del lavoro, verso la creazione di nuove professionalità.

Come illustrato nell'Impact Assessment, con la penetrazione dei ZLEV, il settore automobilistico richiederà un numero crescente di figure professionali qualificate, favorendo l'occupazione dei professionisti europei, rispetto a quelli dei Paesi emergenti e in via di sviluppo. La diffusione dei ZLEV richiederà un incremento del livello tecnologico dei processi produttivi. Vi sarà dunque una maggiore richiesta di lavoratori altamente qualificati. Considerato il buon livello di specializzazione dei professionisti europei rispetto a quella di molti paesi extra-europei, vi saranno maggiori opportunità di occupazione per i nostri concittadini.

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Quali impatti si prevedono sul settore di appartenenza derivanti dall'attuazione della proposta di Regolamento?• Sono stati sviluppati analisi di settore o previsioni in merito all'impatto del provvedimento sul vostro settore? Se sì sono disponibili dati a supporto? |
|---|

