



Bruxelles, 8.11.2017  
SWD(2017) 367 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

*che accompagna il documento*

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio**

**che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada**

{COM(2017) 653 final} - {SWD(2017) 366 final}

## Scheda di sintesi

### Valutazione d'impatto sulla revisione della direttiva 2009/33/CE

#### A. Necessità di agire

##### Qual è il problema e perché si pone al livello dell'UE?

La direttiva sui veicoli puliti centra solo marginalmente il suo obiettivo primario, ovvero stimolare il ricorso agli appalti pubblici per l'acquisizione di veicoli puliti (a basse emissioni, a zero emissioni e a combustibili alternativi) e ha di conseguenza un impatto limitato sulla diffusione di veicoli puliti sul mercato, sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti atmosferici derivanti dai veicoli oggetto di appalto pubblico e sulla crescita e la competitività del settore. Il problema della direttiva risiede nell'ambito di applicazione troppo limitato, nelle disposizioni poco chiare in tema di acquisto di veicoli e in una metodologia di monetizzazione nell'insieme complessa.

##### Quali sono gli obiettivi da conseguire?

Il principale obiettivo strategico è contribuire alla sostenibilità e alla competitività del settore dei trasporti stradali tramite un maggiore ricorso agli appalti pubblici per veicoli puliti (a basse emissioni, a zero emissioni e a combustibili alternativi). Gli appalti pubblici daranno un efficace sostegno alla diffusione dei veicoli puliti sul mercato e alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti atmosferici, mantenendo nel contempo la crescita e la competitività del settore dei trasporti. La presente iniziativa mira ad ampliare l'ambito di applicazione della direttiva e a semplificarne l'attuazione e allo stesso tempo a creare per il mercato la certezza di una domanda stabile sul lungo termine.

##### Qual è il valore aggiunto dell'azione a livello dell'UE (sussidiarietà)?

Il discorso sullo Stato dell'Unione 2017 indica tra le azioni prioritarie fare dell'UE un leader mondiale della decarbonizzazione. I mercati dell'UE hanno ancora difficoltà per quanto riguarda la domanda. Questa iniziativa crea uno stimolo della domanda che porterà a un aumento della diffusione dei veicoli puliti sul mercato dei veicoli leggeri e pesanti. Essa integra i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per il periodo post-2020 per automobili e furgoni in un unico pacchetto e fissa un ulteriore incentivo per i veicoli pesanti a basse emissioni e a zero emissioni, per i quali attualmente le emissioni di CO<sub>2</sub> non sono considerate.

L'iniziativa offre un orientamento politico a lungo termine e sostiene l'allineamento strategico degli appalti pubblici. La sicurezza in merito alla domanda sul lungo termine stimolerà gli investimenti nel mercato e la riduzione del costo dei veicoli, permettendo alle autorità locali e regionali di attuare azioni strategiche migliori. I provvedimenti sono proporzionati e non interferiscono con la responsabilità principale delle organizzazioni di trasporto (pubblico), accordando al contempo alle autorità pubbliche degli Stati membri la flessibilità e discrezionalità necessarie per l'attuazione. La revisione propaga l'impeto dei mercati degli Stati membri più avanzati ai mercati che si trovano ancora in fase embrionale e aiuta a creare un approccio di mercato paneuropeo che non potrebbe essere ottenuto dai singoli Stati membri, con notevoli benefici a medio e a lungo termine per i cittadini europei.

#### B. Soluzioni

##### Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? È stata preferita un'opzione? In caso negativo, perché?

Le opzioni strategiche (OS) differiscono per livello di ambizione e di intervento.

OS1 valuta l'abrogazione della direttiva sui veicoli puliti. I principali obiettivi strategici di questa iniziativa dovranno essere affrontati attraverso interventi di politica nazionale e azioni di tipo volontario a livello europeo.

OS2 comprende una definizione comune di veicoli puliti e una revisione della metodologia di monetizzazione dell'impatto energetico e ambientale del veicolo. Gli Stati membri sono tenuti a scegliere se recepire la definizione nella loro normativa nazionale, nel qual caso sarebbero chiamati a fissare un quadro strategico nazionale con un livello di ambizione per il 2030, oppure se recepire la metodologia di monetizzazione, che dovrebbe essere applicata da tutti gli organismi pubblici.

OS3, che presenta due varianti (basso o alto livello di ambizione), estende l'ambito di applicazione della direttiva ai veicoli puliti acquisiti tramite locazione, leasing e vendita a rate e a specifici contratti per servizi di trasporto. Essa introduce una definizione di veicoli puliti in base alla soglia delle emissioni (emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti atmosferici allo scarico) per i veicoli leggeri, istituisce obiettivi minimi di appalto per tali veicoli a livello dei singoli Stati membri e stabilisce quadro comune per il monitoraggio e l'informazione.

<p>OS4, che presenta due varianti (basso o alto livello di ambizione), estende anch'essa l'ambito di applicazione della direttiva come OS3 ma introduce una definizione di veicoli puliti basata sull'uso di combustibili alternativi (veicoli elettrici a batteria, a celle di combustibile, veicoli ibridi plug-in o alimentati a gas naturale) per tutti i veicoli leggeri e pesanti e ne istituisce obiettivi minimi di appalto a livello dei singoli Stati membri. Sia OS3 sia OS4 eliminano la metodologia di monetizzazione.</p> <p>OS5 è l'opzione di più ampia portata. La direttiva vigente è sostituita da un regolamento che prescrive la metodologia per la monetizzazione dell'impatto energetico e ambientale del veicolo. Questa opzione sarebbe la più efficace in termini di raggiungimento degli obiettivi, ma implica i costi più elevati e un elevato livello di intervento.</p> <p>OS6 estende l'ambito di applicazione della direttiva sui veicoli puliti ai veicoli acquisiti tramite locazione, leasing e vendita a rate e a specifici contratti per servizi di trasporto. Essa introduce una definizione di veicoli puliti che combina un approccio in base alla soglia delle emissioni (emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti atmosferici allo scarico) per i veicoli leggeri con una definizione basata sull'uso di combustibili alternativi per i veicoli pesanti, e istituisce obiettivi minimi di appalto per tali veicoli a livello dei singoli Stati membri. L'opzione permette il futuro adeguamento dei requisiti della direttiva ai veicoli pesanti nel momento in cui i requisiti relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> per questo tipo di veicoli saranno fissati a livello di UE; essa stabilisce inoltre un quadro comune per il monitoraggio e l'informazione.</p>
<p><b>Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?</b></p> <p>OS1 non ha ottenuto il favore dei portatori di interessi. Per OS2 è stato riconosciuto il valore aggiunto di una definizione di veicoli puliti, ma sono stati espressi dubbi comuni sul modo di assicurare la coerenza e l'ambizione nei quadri strategici nazionali. Una maggioranza dei portatori di interessi del settore pubblico e privato (autorità comunali, operatori, costruttori) ha sostenuto l'introduzione di una definizione di veicoli puliti, esprimendo preferenze diverse per i diversi approcci: in base alle emissioni o al combustibile. I costruttori di automobili hanno chiesto che fosse fissato un ambizioso obiettivo minimo di appalto per i veicoli alimentati con combustibili alternativi. I rappresentanti delle autorità pubbliche si sono espressi in maggioranza per l'approccio basato sulle emissioni, integrato da obiettivi minimi solo qualora questi non siano fissati a livello di autorità comunali. Una posizione analoga è stata mantenuta dagli operatori dei trasporti. Sono state fatte osservazioni in merito a eventuali lacune riferite ai veicoli pesanti. Una netta maggioranza ha espresso l'opinione che la revisione dovrebbe eliminare la metodologia di monetizzazione. OS5 è stata respinta dalla maggioranza dei portatori di interessi.</p>
<p><b>C. Impatto dell'opzione preferita</b></p>
<p><b>Quali sono i vantaggi dell'opzione preferita (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?</b></p> <p>Dall'opzione preferita OS6 ci si attende una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e particolato (PM10) e una riduzione dei costi collegati alle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti atmosferici (2,2 miliardi di EUR per l'intero ciclo di vita dei veicoli appaltati nel periodo 2020-2035). Si stima che questa opzione permetterà la creazione di 6 700 nuovi posti di lavoro nel periodo 2020-2035 e un aumento del fatturato del settore pari a 4,2 miliardi di EUR nello stesso periodo.</p>
<p><b>Quali sono i costi dell'opzione preferita (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?</b></p> <p>Per OS6 si stimano risparmi netti pari circa a 4,2 miliardi di EUR rispetto alla base di riferimento per il periodo 2020-2035, indice di maggiori benefici socioeconomici (aumento del fatturato delle imprese, creazione di posti di lavoro) e ambientali (legati alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti atmosferici).</p>
<p><b>Quali sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?</b></p> <p>Per i veicoli leggeri, gli effetti sulle PMI e sulla competitività sono moderati, data la quota generalmente poco elevata di veicoli oggetto di appalto pubblico sul totale delle transazioni sul mercato dei veicoli. Le imprese che si occupano di locazione e leasing dovranno adeguare le loro flotte, il che sarà agevolato accelerando la riduzione dei costi sul mercato dei veicoli. Si prevede che i costi siano trasferiti sui clienti, con un effetto positivo sui costi di esercizio. Nel settore dei veicoli pesanti le PMI che costruiscono veicoli a basse emissioni e a zero emissioni ne trarranno un beneficio, mentre le PMI che forniscono veicoli convenzionali dovranno adeguarsi. Una domanda chiara e prevedibile sul lungo termine per quanto concerne gli autobus darà un contributo alla competitività del settore. Maggiori investimenti nell'infrastruttura di ricarica e di rifornimento e nelle reti elettriche avrebbero un effetto positivo sulla crescita.</p>
<p><b>L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?</b></p>

Si prevedono costi aggiuntivi per gli appalti per un ammontare di 2,2 miliardi di EUR nel periodo 2020-2035. Si stima inoltre un leggero risparmio di costi per 2,4 milioni di EUR per tutto il periodo di valutazione (fino al 2035).

**Sono previsti altri impatti significativi?**

Non sono stati identificati altri impatti significativi nell'ambito della presente valutazione d'impatto. Da essa è risultato che gli effetti sulle entrate fiscali possono variare a livello degli Stati membri, data la diversa tassazione di carburanti ed energia.

**Proporzionalità**

Le procedure di appalto pubblico sono allineate in modo strategico. L'iniziativa conferisce agli Stati membri e agli organismi pubblici la flessibilità di adeguare i requisiti minimi alle condizioni nazionali. Le misure proposte non interferiscono con la competenza degli Stati membri di organizzare la fornitura dei trasporti (pubblici). Esse riguardano solo una quota e non la totalità degli appalti pubblici e permettono di scegliere di quali tecnologie avvalersi. I requisiti minimi sono differenziati tra gli Stati membri.

**D. Tappe successive**

**Quando saranno riesaminate le misure proposte?**

La Commissione procederà alla valutazione della nuova normativa nel 2027.