

- (5) Le comunicazioni della Commissione del 31 maggio 2017 dal titolo «L'Europa in movimento — Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti» e dell'8 novembre 2017 dal titolo «Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni — Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori» evidenziano che i livelli di prestazione delle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri rappresentano un forte incentivo per l'innovazione e l'efficienza e contribuiranno a rafforzare la competitività dell'industria automobilistica e a preparare il terreno per l'introduzione di veicoli a zero e a basse emissioni in modo tecnologicamente neutro.
- (6) Il presente regolamento fornisce un percorso chiaro per la riduzione delle emissioni di CO₂ generate dal settore dei trasporti stradali e contribuisce a conseguire l'obiettivo vincolante di riduzione interna in tutti i settori economici di almeno il 40 % delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, rispetto al 1990, come sancito nelle conclusioni del Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014 e approvato come contributo determinato, stabilito a livello nazionale, dell'Unione e dei suoi Stati membri nell'ambito dell'accordo di Parigi in occasione della sessione del Consiglio «Ambiente» del 6 marzo 2015.
- (7) Il regolamento (UE) n. 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾ stabilisce gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda il conseguimento dell'obiettivo dell'Unione di ridurre le sue emissioni di gas a effetto serra del 30 % al di sotto dei livelli del 2005 nel 2030 per i settori che non rientrano nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea istituito dalla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾. Il trasporto su strada rappresenta uno dei principali contributori delle emissioni di tali settori. Inoltre, le emissioni del trasporto su strada mostrano una tendenza al rialzo e restano nettamente al di sopra dei livelli registrati nel 1990. Se le emissioni del settore del trasporto su strada dovessero continuare ad aumentare, tale aumento continuerà ad annullare le riduzioni ottenute in altri settori per la lotta ai cambiamenti climatici.
- (8) Nelle conclusioni del 23-24 ottobre 2014 il Consiglio europeo ha evidenziato l'importanza della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e i rischi connessi alla dipendenza da combustibili fossili nel settore dei trasporti tramite un approccio globale e tecnologicamente neutro per la promozione della riduzione delle emissioni e dell'efficienza energetica nei trasporti, per i trasporti elettrici e per le fonti energetiche rinnovabili nei trasporti anche dopo il 2020.
- (9) Al fine di fornire ai consumatori dell'Unione un approvvigionamento sicuro, sostenibile, competitivo e a prezzi accessibili, il contributo dell'efficienza energetica alla moderazione della domanda è una delle cinque dimensioni, strettamente interconnesse e che si rafforzano reciprocamente, illustrate nella comunicazione della Commissione del 25 febbraio 2015 intitolata «Una strategia quadro per un'Unione dell'energia resiliente, corredata da una politica lungimirante in materia di cambiamenti climatici». La comunicazione sottolinea che, se da un lato tutti i settori economici devono adottare misure per aumentare l'efficienza del loro consumo energetico, quello dei trasporti presenta un enorme potenziale di efficienza energetica, che può essere realizzato anche con un'attenzione costante all'inasprimento delle norme sulle prestazioni delle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri per il 2030.
- (10) Una valutazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 della Commissione del 2015 ha concluso che tali regolamenti sono stati sostanzialmente coerenti e pertinenti e hanno consentito notevoli riduzioni delle emissioni, dimostrando nel contempo un'efficienza sotto il profilo dei costi maggiore di quanto inizialmente previsto. Essi hanno inoltre generato un notevole valore aggiunto per l'Unione, che non sarebbe stato realizzabile in modo equivalente mediante misure nazionali. Tuttavia, i benefici di tali regolamenti si sono ridotti a causa della discrepanza crescente tra le emissioni di CO₂ misurate nel quadro del nuovo ciclo di guida europeo (NEDC) e le emissioni di CO₂ prodotte da veicoli guidati in condizioni reali.
- (11) È pertanto opportuno perseguire gli obiettivi dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 fissando nuovi obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dell'Unione per il periodo fino al 2030. Nel definire i livelli di tali obiettivi, è stato tenuto conto della loro efficacia nel fornire un contributo efficiente in termini di costi alla riduzione delle emissioni dei settori disciplinati dal regolamento (UE) 2018/842 entro il 2030, dei costi e dei risparmi che ne derivano per la società, per i costruttori e per gli utilizzatori di veicoli, nonché dei loro effetti diretti e indiretti sull'occupazione, sulla competitività e sull'innovazione e dei benefici complementari derivanti in termini di riduzione dell'inquinamento dell'aria e di sicurezza degli approvvigionamenti energetici. Considerando che le emissioni di CO₂ delle autovetture rappresentano una quota di mercato e, di conseguenza, un contributo complessivo di emissioni di CO₂ significativamente superiore rispetto ai veicoli commerciali leggeri, appare opportuno adottare un approccio differenziato per le autovetture e per i veicoli commerciali leggeri.

⁽⁶⁾ Regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas a effetto serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU L 156 del 19.6.2018, pag. 26).

⁽⁷⁾ Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

