

Alla c.a.
Onorevoli Deputati Parlamento europeo

Milano 2 ottobre 2018

Oggetto: votazione Regolamento standard CO2 Cars&Vans – richiesta sostegno emendamenti

Egregio Onorevole,

domani, mercoledì 3 ottobre, è chiamato a votare sulla nuova Proposta di Regolamento per gli standard di CO2 Cars & Vans 2025-2030. Altroconsumo, Organizzazione indipendente di consumatori, anche in qualità di membro BEUC, l'Organizzazione europea dei consumatori, con la presente intende condividere alcune riflessioni su questo importante dossier, chiedendo il Suo prezioso sostegno in un negoziato dalla portata storica.

È di cruciale importanza stabilire elevati standard sulle emissioni di CO2 in Europa, al fine di garantire ai consumatori l'accesso ad autovetture a bassa emissione e competitive dal punto di vista dei consumi. Riteniamo che la proposta della Commissione europea presentata lo scorso novembre manchi della necessaria ambizione, in quanto potrebbe non garantire i benefici attesi sotto il profilo del risparmio economico e dell'introduzione di auto a zero/basso livello di emissione e impatto ambientale.

Per tutte queste ragioni siamo a condividere con voi le seguenti richieste:

- Sostenere l'introduzione di un Real-Driving Emission Test per le emissioni di CO2 e la riforma dell'ormai obsoleta Direttiva sul Car-Labeling:
 - votazione in blocco degli emendamenti: 1-14, 16, 18, 20-25, 30-44, 46-62, 65 e 68.

Molte automobili in circolazione oggi raggiungono gli obiettivi CO2 solamente nei test di laboratorio. Nel 2017, questa discrepanza di risultati tra laboratorio e messa su strada si è tradotta in un costo addizionale medio annuo di carburante di 400€, a fronte delle aspettative dei consumatori basate sulle informazioni loro disponibili al momento dell'acquisto. Riteniamo che la previsione di un test ufficiale dovrebbe colmare questa discrepanza.

La Direttiva sul Car-Labeling è stata adottata nel 1999 e mai più riformata. È arrivato il momento che la Commissione riveda la legislazione e fornisca ai consumatori europei informazioni standardizzate sulle emissioni inquinanti e di CO2, sul consumo di carburante e sui costi di gestione delle automobili.

- Incremento dei livelli di ambizione per gli obiettivi al 2025 (20%) e al 2030 (40%):
 - sostegno agli emendamenti 26 e 81cp/95cp.

La definizione di obiettivi ambiziosi dovrebbe essere la priorità del Regolamento CO2 Cars & Vans, sia per garantire i necessari miglioramenti sotto il profilo dei consumi di carburante, sia per spingere verso una maggiore diffusione delle automobili a zero/basse emissioni. Riteniamo che gli obiettivi del 20% al 2025 previsti nel report della Commissione ENVI e quelli del 40% al 2030 proposti dagli emendamenti 81cp/95cp stabiliscano il livello di ambizione minima, necessaria a innovare il settore automobilistico.

- Introduzione di un vero schema bonus/malus e maggiore ambizione per le auto a zero/basse emissioni:
 - sostegno a entrambe le parti degli emendamenti 15, 27 & 67, 29, 63, 64, 65, 69 e 70.

Altroconsumo e BEUC difendono uno schema vincolante nel quale i produttori possano essere ricompensati o penalizzati in funzione delle loro performance, e che si impegnino a offrire ai consumatori automobili a zero/bassa emissione. I consumatori europei sono infatti disposti a passare a questo tipo di autovetture, ma la evidente mancanza di scelta, in termini di offerte di mercato, rischia di pregiudicare la reale disponibilità di questi modelli. Per queste ragioni, se l'Europa non si dimostrerà sufficientemente ambiziosa, rischia di perdere il treno della leadership nel settore della mobilità sostenibile, dovendo rincorrere Paesi come la Cina e gli Stati Uniti nei quali queste decisioni sono già state introdotte.

- Eliminare la massa come parametro di utilità:
 - sostegno agli emendamenti 87D, 88D, 89, 90, 91, 92, 85 e 86D.

Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 dovrebbero pertanto essere stabiliti sulla base di questo criterio, a nostro avviso il migliore dal punto di vista del rapporto costi/benefici, andando così a sostituire gli obiettivi attuali stabiliti in funzione della pesantezza dell'automobile. Risulta infatti evidente che un incentivo a incrementare la pesantezza del veicolo genera di conseguenza un disincentivo a investire in materiali leggeri, a nostro avviso un'alternativa tecnica assai efficiente per la riduzione delle emissioni di CO2 e di consumi di carburante. Pertanto, data la sua inutilità, il parametro della massa dovrebbe essere eliminato.

Siamo convinti che, Onorevole Deputato, terrà in debita considerazione gli interessi dei consumatori nel corso delle votazioni di domani.

Con i migliori saluti,

Luisa Crisigiovanni
Segretario generale



Ivo Tarantino
Responsabile Relazioni Esterne

