Dichiarazione congiunta: i piani UE di tassazione energetica mettono a repentaglio la tutela dell'ambiente

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica
CCFA - Comité des Constructeurs Français d'Automobiles
VDA - Verband der Automobilindustrie

Le maggiori Associazioni europee dei Costruttori automobilistici – ANFIA (Italia), CCFA (Francia) e VDA (Germania) - richiedono al Parlamento Europeo e al Consiglio di dissociarsi dal proposto aumento della tassazione diesel. Per evidenti motivi ambientali e di politica industriale, il progetto di modifica della Direttiva sulla "Energy Taxation" darebbe un falso segnale.

Secondo la Commissione Europea, a partire da gennaio 2013, si assisterà a un radicale cambiamento strutturale nella tassazione degli oli minerali (ETD), che sarà basata sui contenuti di energia e carbone dei prodotti energetici. Al riguardo, inoltre, la Commissione intende forzare gli Stati Membri a mantenere, nelle aliquote effettive di gasolio e benzina, la differenza sussistente nelle aliquote minime di entrambi i combustibili.
Di conseguenza, l'aliquota applicata al gasolio sarebbe, in futuro, sempre decisamente più elevata rispetto a quella applicata alla benzina. E il periodo di transizione suggerito dalla Commissione per l'applicazione non allevierebbe il problema, in quanto i consumatori sarebbero già destabilizzati nel breve termine. E' necessario inoltre rafforzare – e non indebolire – nel lungo termine le tecnologie diesel eco-compatibili.

Con questa proposta di modifica, la Commissione mette a repentaglio gli obiettivi UE di riduzione delle emissioni di CO_2 per la tutela ambientale: i motori diesel, infatti, sono più efficienti di quelli a benzina, in quanto il loro consumo di carburante è più basso del 25% circa. Questa maggiore efficienza conduce direttamente ad una riduzione dei livelli di emissioni di CO_2. Oggi, un'auto a gasolio ha in media un livello di emissioni di 20 g/km inferiore a quello di un'auto a benzina. Tassazioni più elevate renderebbero il gasolio più costoso, portando quindi ad una diminuzione della quota di vetture diesel nel parco auto europeo, con un conseguente aumento dei livelli di CO_2.

Il progetto UE presenta anche un aspetto dannoso dal punto di vista economico: negli ultimi 15 anni, l'Industria automobilistica europea ha proposto e spinto la ricerca e lo sviluppo di motori diesel sempre più puliti ed efficienti. Così facendo, le Case hanno ottenuto un vantaggio sul mercato internazionale, come confermato dalla quota di motori diesel europei nello share mondiale, pari a circa il 75%. Una tassazione più pesante porterebbe senza dubbio ad una maggiore penalizzazione dei Costruttori europei rispetto ai loro competitors.

L'attuale proposta mette a rischio anche l'impiego del gas naturale e del GPL come carburanti utilizzati nel trasporto su strada. In particolare, il Gas Naturale Compresso (CNG) è un'alternativa ai carburanti derivati dal petrolio ed è specificamente caratterizzato da bassi livelli di emissioni di sostanze tossiche, di emissioni di CO_2 e di inquinamento acustico, caratteristiche che lo rendono un carburante ideale per la mobilità nelle vicinanze dei centri urbani.

L'entrata in vigore della Direttiva sulla "Energy Taxation" avrebbe quindi un rilevante impatto negativo sul mercato europeo dell'auto dovuto ad un forte crollo della domanda di modelli di auto diesel e a gas:

- In Francia, l'Associazione dei Costruttori CCFA stima che l'aumento della tassazione porterebbe ad un calo di circa il 20% della quota di mercato delle nuove immatricolazioni di veicoli diesel (dal 50% del 2020 stimato in un sistema di tassazione invariato rispetto alla pregressa situazione, al 30% sempre nel 2020, con l'entrata in vigore delle modifiche apportate alla Direttiva sulla "Energy Taxation"), con un conseguente aumento di 4 g/km delle emissioni di CO_2.

- Una situazione simile si delineerebbe anche in Italia, secondo il modello elaborato da ANFIA per il mercato domestico, che vedrebbe la quota delle nuove immatricolazioni di vetture diesel ridursi dal 51% del periodo Aprile 2010/Marzo 2011, al 28% nel 2020. Ne risulterebbe un aumento medio del livello di emissioni di CO_2 di 5,1 g/km (includendo anche gli effetti negativi che la proposta di Direttiva avrebbe sulle vetture alimentate a CNG e GPL).

- Per quanto riguarda la Germania, l'Associazione dei Costruttori VDA, oltre ad un previsto calo della quota diesel al 21%, ipotizza livelli medi di emissioni di CO_2 in aumento di 4,1 g/km. In termini di percorrenze annuali (espresse in km) delle nuove vetture immatricolate, il provvedimento porterebbe ad un ulteriore aumento di emissioni di CO_2 nel Paese pari a circa 200.000 t/anno.

Il quadro normativo di riferimento per il diesel non dovrebbe essere ulteriormente aggravato, risultando già molto impegnativo a causa delle restrizioni introdotte dalle regolamentazioni EURO 5 e 6, che implicano costi addizionali a carico dei consumatori oltre che miglioramenti dell'efficienza energetica dei motori a benzina.

Conseguenze negative si avrebbero anche per CNG e GPL: in particolare, una maggior tassazione del Gas Naturale (CNG) in alcuni mercati più che in altri, rischia di distruggere il mercato per questa specifica tecnologia (sarebbero colpiti e disincentivati, ad esempio, gli investimenti in infrastrutture).

Conclusione

Una maggiore tassazione di gasolio, gas naturale e GPL è controproducente in termini di tutela dell'ambiente e pone l'Industria europea dell'auto in posizione di grande svantaggio rispetto al panorama internazionale. ANFIA, CCFA e VDA sono fortemente contrarie alla proposta della Commissione circa la revisione della Direttiva UE sulla "Energy Taxation", e sostengono che l'aliquota minima sul diesel dovrebbe rimanere più bassa, o per lo meno a non superiore all'aliquota minima applicata alla benzina. Inoltre, le 3 Associazioni chiedono che nei casi in cui l'aliquota applicata alla tassazione nazionale sui carburanti sia al di sopra delle aliquote minime UE, il sistema di tassazione rimanga invariato.

22/09/2011

ANFIA Press Office
Miriam Gangi (Ms.) - m.gangi@anfia.it
Telephone: +39 011 5546502
Mobile phone: 338 7303167

CCFA - Direction de la Communication
François Roudier
Tél : +33 1 49 52 51 24 - 06 82 85 98 58
E-mail: f.roudier@ccfa.fr

VDA - Abteilung Presse
Ansprechpartner: Eckehart Rotter
Tel.: 030 897842-120
E-Mail: rotter@vda.de