



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 15 gennaio 2009 (21.01)
(OR. en)**

17179/08

**Fascicolo interistituzionale:
2007/0297 (COD)**

**CODEC 1818
ENV 1002
ENT 317**

NOTA

del: Segretariato generale
al: Comitato dei Rappresentanti permanenti/Consiglio

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri
- Risultati della prima lettura del Parlamento europeo
(Strasburgo, 15-18 dicembre 2008)

I. INTRODUZIONE

Il relatore Guido SACCONI (PES - IT) ha presentato una relazione, a nome della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare.

Conformemente alle disposizioni dell'articolo 251, paragrafo 2 del trattato CE e alla dichiarazione comune sulle modalità pratiche della procedura di codecisione¹, hanno avuto luogo vari contatti informali tra il Consiglio, il Parlamento europeo e la Commissione al fine di raggiungere un accordo in prima lettura sul fascicolo in questione, evitando in tal modo di dover ricorrere ad una seconda lettura e alla procedura di conciliazione.

¹ GU C 145 del 30.6.2007, pag. 5.

In questo contesto i gruppi politici PPE-DE, PSE, ALDE/ADLE e UEN hanno presentato un ulteriore emendamento di compromesso. Questo emendamento di compromesso, considerato isolatamente, corrisponde all'accordo raggiunto nel corso dei suddetti contatti informali.

II. DISCUSSIONE

Il relatore ha sottolineato il ruolo svolto dalla Commissione per assicurare maggiore efficienza senza provocare distorsioni del mercato interno.

Intervenendo a nome del Consiglio, Jean-Louis BORLOO ha rilevato che il livello delle emissioni originate dal parco automobilistico esistente non è noto con certezza, ma è probabilmente pari a circa 200 grammi (sulla base delle cifre note di circa 160 grammi per il livello delle autovetture nuove vendute). E' pertanto lungo il cammino per raggiungere l'obiettivo di 95 grammi.

Il Commissario DIMAS:

- ha accolto con favore la prospettiva di una riduzione dei costi del carburante, di una maggiore prevedibilità e di un'accresciuta stabilità per l'industria; e
- ha espresso l'auspicio che i costruttori automobilistici europei traggano il massimo vantaggio dalle opportunità offerte loro da questa normativa.

Intervenendo a nome della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia, Werner LANGEN (PPE/DE - DE):

- ha sottolineato l'importanza di tenere debitamente conto delle esigenze dei settori di nicchia; e
- ha espresso il convincimento che sanzioni meno severe potrebbero produrre lo stesso effetto.

Intervenendo a nome del gruppo politico PPE-DE, Martin CALLANAN (PPE/DE - UK):

- ha sottolineato l'importanza economica del settore automobilistico europeo. Non dovrebbe essere spinto fuori dall'Unione europea da una normativa troppo rigorosa;
- ha accolto con favore l'inclusione sia di incentivi che di sanzioni;
- ha rilevato la necessità per gli Stati membri di adeguare i propri sistemi fiscali per rendere i vari incentivi più attraenti per l'industria; e
- ha indicato che il processo di negoziazione di un accordo in prima lettura è in sé scorretto e non dovrebbe diventare la norma per la normativa futura.

Intervenendo a nome del gruppo politico PSE, Pierre PRIBETICH (PSE - FR) ha sottolineato la necessità di maggiori investimenti e del pieno coinvolgimento di tutte le parti sociali.

Intervenendo a nome del gruppo politico ALDE/ADLE, Jorgo CHATZIMARKAKIS (ALDE/ADLE - DE) ha accolto con favore:

- la certezza che questo accordo di compromesso darà all'industria; e
- l'inclusione di incentivi per l'industria. Le sanzioni possono essere severe, ma produrranno un cambiamento radicale.

Intervenendo a nome del gruppo politico Verts/ALE, Rebecca HARMS (Verts/ALE - DE):

- ha criticato il pacchetto perché non abbastanza ambizioso. I valori non sono sufficientemente vincolanti; e
- si è rammaricata che l'industria non stia ora pagando il fatto di non aver saputo innovare di fronte alla sfida posta dai cambiamenti climatici.

Intervenendo a nome del gruppo politico UEN, Alessandro FOGLIETTA (UEN - IT) ha sostenuto che l'attuale crisi finanziaria dovrebbe suggerire una diminuzione del livello delle sanzioni e delle ammende. Ciò non ridurrebbe l'efficacia del regolamento proposto.

Intervenendo a nome del gruppo politico GUE/NGL, Jens HOLM (GUE/NGL - SE):

- ha sostenuto che il livello fissato per le ammende è troppo basso. Per l'industria sarà più conveniente pagare le ammende che cambiare metodi; e
- ha accusato i due maggiori gruppi politici di essersi accordati senza coinvolgere i partiti minori.

Intervenendo a nome del gruppo politico IND/DEM, Johannes BLOKLAND (IND/DEM - NL) ha deplorato la mancanza di progressi da parte del settore automobilistico nell'ultimo decennio. Sono necessarie norme rigorose e vincolanti per indurre l'industria a prendere misure importanti e concrete.

Amalia SARTORI (PPE/DE - IT) ha messo in guardia contro i crescenti costi sostenuti dal settore automobilistico in questo momento di difficoltà economica.

Chris DAVIES (ALDE/ADLE- UK) ha condannato il pacchetto di compromesso perché molto deludente. Saranno colpiti i consumatori e sarà pregiudicata la competitività dei costruttori. Il pacchetto non consentirà di rispondere alla sfida dei futuri aumenti del prezzo del petrolio.

Marios MATSAKIS (ALDE/ADLE - CY) ha sostenuto che gli obiettivi fissati nel pacchetto di compromesso mancano di ambizione e rappresentano una grave battuta di arresto. L'accordo salverà più il settore automobilistico che l'ambiente. L'Unione europea ha avuto l'occasione di apportare un contributo determinante, ma non l'ha usata.

Carl SCHLYTER (Verts/ALE - SE) ha sostenuto che il pacchetto di compromesso costituirà una facilitazione per il settore automobilistico: i consumatori del terzo mondo e dell'Unione europea chiedono automobili a basso consumo di energia, e anche l'ambiente a livello mondiale ne ha bisogno.

Il relatore ha nuovamente preso la parola e difeso il pacchetto di compromesso per vantaggi ambientali concreti che produrrà.

III. VOTAZIONE

Nella votazione che ha avuto luogo il 17 dicembre 2008 la plenaria ha adottato l'emendamento di compromesso alla proposta di regolamento. Non sono stati adottati altri emendamenti.

L'emendamento adottato corrisponde a quanto convenuto fra le tre istituzioni e dovrebbe quindi essere accettabile per il Consiglio. Di conseguenza, previo esame del testo da parte dei giuristi/linguisti¹, il Consiglio dovrebbe essere in grado di adottare l'atto legislativo.

La risoluzione legislativa del Parlamento non riporta l'emendamento adottato nella forma in cui è stato presentato e adottato dalla plenaria; per contro riporta il testo della proposta della Commissione modificato dall'emendamento. Il testo della risoluzione legislativa è allegato alla presente nota.

¹ Le delegazioni che avessero osservazioni di carattere giuridico-linguistico possono comunicarle alla segreteria della direzione "Qualità della legislazione" del Consiglio (secretariat.jl-codecision@consilium.europa.eu) entro il 23 gennaio 2009, per meglio preparare la riunione dei giuristi-linguisti con gli esperti nazionali.

P6_TA-PROV(2008)0614

Livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 17 dicembre 2008 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO2 dei veicoli leggeri (COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2007)0856),
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e l'articolo 95 del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0022/2008),
 - visto il parere della commissione giuridica sulla base giuridica proposta,
 - visto l'articolo 51 e l'articolo 35 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e il parere della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia (A6-0419/2008),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. prende atto della dichiarazione della Commissione allegata alla presente risoluzione;
 4. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 17 dicembre 2008 in vista dell'adozione della proposta di regolamento (CE) n. .../2009 del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'*articolo 175*,

vista la proposta della Commissione ||,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato³,

considerando quanto segue:

- (1) Obiettivo del presente regolamento è definire livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove immatricolate nella Comunità che ■ contribuiscano ad attuare l'approccio comunitario integrato volto a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri ***garantendo al contempo il corretto funzionamento del mercato interno.***
- (2) ***Le eventuali misure nazionali che gli Stati membri possono mantenere o introdurre ai sensi dell'articolo 176 del trattato CE, in considerazione della finalità e delle strutture del regolamento attuale, evitano di imporre sanzioni supplementari o più rigorose ai costruttori che non ottemperano agli obiettivi che devono soddisfare ai sensi del presente regolamento.***
- (3) La Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, approvata a nome della Comunità europea con decisione 94/69/CE del Consiglio, del 15 dicembre 1993, concernente la conclusione della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici⁴ impone a tutte le Parti di elaborare e attuare programmi nazionali e, ove opportuno, regionali contenenti misure volte ad attenuare i cambiamenti climatici. A questo

¹ GU C ...

² GU C ...

³ Posizione del Parlamento europeo del 17 dicembre 2008.

⁴ GU L 33 del 7.2.1994, pag. 11.

proposito, nel gennaio 2007 la Commissione ha proposto che l'*Unione europea* persegua, nell'ambito di negoziati internazionali, un obiettivo di riduzione delle emissioni dei gas serra pari al 30% rispetto ai valori del 1990, che i paesi industrializzati dovranno conseguire entro il 2020, e che si assuma fermamente e unilateralmente l'impegno ad abbattere le emissioni di gas serra di almeno il 20% entro il 2020 (rispetto ai valori del 1990)¹. Il Consiglio e il Parlamento europeo hanno approvato tale obiettivo.

- (4) Una delle implicazioni di tali impegni è la necessità che tutti gli Stati membri riducano in modo significativo le emissioni delle autovetture. Per ottenere le consistenti riduzioni necessarie, occorre mettere in atto politiche e misure a livello comunitario a livello nazionale in tutti i settori dell'economia comunitaria e non soltanto nei settori dell'industria e dell'energia. Il trasporto su strada è la seconda fonte di emissioni di gas serra nell'UE, ed è un settore in cui le emissioni continuano a crescere. Se il suo impatto sui cambiamenti climatici dovesse continuare ad aumentare, metterebbe in serio pericolo le riduzioni ottenute in altri settori ai fini della lotta ai cambiamenti climatici.
- (5) **■** Gli obiettivi comunitari *per le autovetture nuove* offrono ai costruttori una maggiore certezza in termini di pianificazione e una maggiore flessibilità nell'adempimento degli obblighi di riduzione delle emissioni di CO₂ rispetto a quelle offerte da obiettivi di riduzione stabiliti a livello nazionale. Nella fissazione dei livelli di emissione occorre tener conto delle implicazioni per i mercati e la competitività dei costruttori, dei costi diretti e indiretti gravanti sulle imprese e dei benefici che si ottengono in termini di promozione dell'innovazione e di riduzione del consumo energetico.
- (6) Il presente regolamento si basa su una procedura consolidata di misurazione e monitoraggio delle emissioni di CO₂ dei costruttori di automobili a livello europeo, in conformità della decisione n. 1753/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 2000, che istituisce un sistema di controllo della media delle emissioni specifiche di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove² ed è importante che la fissazione di obblighi di riduzione delle emissioni di CO₂ continui a garantire ai costruttori di automobili prevedibilità e certezza in termini di pianificazione a livello comunitario per tutto il loro parco auto nuovo all'interno della Comunità.
- (7) Nel 1995 la Commissione ha adottato una strategia comunitaria per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture³. La strategia era imperniata su tre pilastri: impegni volontari dell'industria automobilistica ad abbattere le emissioni, migliore informazione dei consumatori e promozione, mediante misure fiscali, di automobili a basso consumo di carburante.
- (8) Nel 1998 l'Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA) si è impegnata a ridurre le emissioni medie delle automobili nuove a 140 g CO₂/km entro il 2008 e nel 1999 l'associazione giapponese dei costruttori automobilistici (JAMA) e quella coreana (KAMA) hanno assunto l'impegno a ridurre le emissioni medie delle automobili nuove a 140 g CO₂/km entro il 2009. Tali impegni sono stati riconosciuti nella raccomandazione 1999/125/CE della Commissione del 5 febbraio 1999 sulla riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture (ACEA)⁴, nella raccomandazione 2000/303/CE della Commissione, del 13 aprile 2000, sulla riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dalle

¹ COM(2007)0002 def.

² GU L 202 del 10.8.2000, pag. 1.

³ COM(95)0689 def.

⁴ || GU L 40 del 13.2.1999, pag. 49.

Formatted:
Portuguese
(Portugal)

Formatted:
Portuguese
(Portugal)

autovetture (KAMA)¹ e nella raccomandazione 2000/304/CE della Commissione, del 13 aprile 2000, sulla riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture (JAMA)².

- (9) Il 7 febbraio 2007 la Commissione ha adottato due comunicazioni parallele: una comunicazione sui risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri³ e una comunicazione su un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo - CARS 21⁴. Le due comunicazioni mettevano in evidenza i progressi realizzati per conseguire l'obiettivo dei 140 g CO₂/km entro il 2008-2009, ma sottolineavano che, in assenza di altri provvedimenti, non sarebbe stato possibile raggiungere entro il 2012 l'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km.
- (10) Le due comunicazioni proponevano pertanto l'adozione di un approccio integrato per conseguire l'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km entro il 2012 e annunciavano che la Commissione avrebbe presentato in proposito un quadro normativo incentrato sulla riduzione obbligatoria delle emissioni di CO₂, al fine di raggiungere l'obiettivo di 130 g CO₂/km in media per il nuovo parco auto grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori dei veicoli. Coerentemente con l'impostazione seguita nell'ambito degli impegni volontari assunti dai costruttori, tale approccio integrato comprende gli elementi presi in considerazione nella misurazione delle emissioni di CO₂ delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo. Un ulteriore abbattimento di 10 g CO₂/km, o equivalente ove tecnicamente necessario, sarà ottenuto con miglioramenti tecnologici di altra natura e con un maggiore ricorso ai biocarburanti **sostenibili**.
- (11) È opportuno che il quadro normativo per attuare l'obiettivo medio di emissione per il nuovo parco auto stabilisca obiettivi di riduzione neutri dal punto di vista della concorrenza, socialmente equi e sostenibili, che rispettino le diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili ed evitino distorsioni ingiustificate della concorrenza tra i suddetti costruttori. Tale quadro dovrebbe inoltre essere compatibile con la finalità generale del conseguimento degli obiettivi assegnati all'*Unione europea* dal protocollo di Kyoto e dovrebbe essere integrato da altri strumenti maggiormente connessi all'uso, come la differenziazione delle imposte sulle automobili e sull'energia.
- (12) ***Occorre garantire un finanziamento adeguato a titolo del bilancio comunitario per promuovere lo sviluppo di tecnologie volte a ridurre drasticamente le emissioni di CO₂ dei veicoli stradali.***
- (13) Per salvaguardare la diversità del mercato automobilistico e la capacità di soddisfare le differenti esigenze dei consumatori, è opportuno definire gli obiettivi di emissione di CO₂ delle autovetture in funzione dell'utilità delle auto su base lineare. Per descrivere l'utilità un parametro opportuno è la massa, che offre una correlazione con le emissioni attuali e può quindi consentire di fissare obiettivi più realistici e neutri sotto il profilo della concorrenza e i dati sulla massa sono facilmente reperibili. È opportuno raccogliere anche i dati **su altri parametri relativi** all'utilità, **come** l'impronta (ottenuta moltiplicando la carreggiata per il

¹ GU L 100 del 20.4.2000, pag. 55.

² GU L 100 del 20.4.2000, pag. 57.

³ COM(2007)0019 def.

⁴ COM(2007)0022 def.

passo), onde facilitare valutazioni a lungo termine dell'approccio fondato sull'utilità. **Entro il 2014 la Commissione dovrebbe riesaminare la disponibilità di dati e, se del caso, presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta per adeguare il parametro relativo all'utilità.**

- (14) **Occorre adottare misure intese ad aggiornare la legislazione onde tenere in conto l'evoluzione della massa dei veicoli di nuova immatricolazione nell'Unione europea.**
- (15) Scopo del presente regolamento è incentivare l'industria automobilistica ad investire nelle nuove tecnologie. Il regolamento promuove attivamente l'innovazione ecocompatibile e tiene conto della futura evoluzione tecnologica. **Si dovrebbe promuovere in particolare lo sviluppo di tecnologie di propulsione innovative, in quanto le loro emissioni sono significativamente più basse di quelle delle autovetture tradizionali.** In tal modo si promuove la competitività a lungo termine dell'industria europea e si crea un maggior numero di posti di lavoro qualificati. **La Commissione dovrebbe vagliare la possibilità di includere misure di innovazione ecocompatibile nella revisione delle procedure di prova di cui all'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 715/2007, tenendo conto degli impatti tecnici ed economici.**
- (16) **Riconoscendo il livello estremamente elevato dei costi di ricerca e sviluppo e dei costi unitari di produzione delle prime generazioni di tecnologie di veicoli a bassissime emissioni di carbonio da immettere sul mercato successivamente alla sua entrata in vigore, il presente regolamento, su base provvisoria, contiene altresì disposizioni specifiche volte ad accelerare l'introduzione sul mercato europeo di veicoli a emissioni di carbonio estremamente ridotte nelle fasi iniziali della loro commercializzazione.**
- (17) **L'uso di taluni carburanti alternativi può offrire significative riduzioni di CO₂ calcolato "dal pozzo alla ruota". Il presente regolamento prevede pertanto specifiche disposizioni volte a promuovere l'ulteriore utilizzo di taluni veicoli a carburante alternativo nel mercato europeo.**
- (18) Al fine di garantire la coerenza con l'impostazione adottata nell'ambito della strategia comunitaria su CO₂ e autovetture, soprattutto in relazione agli impegni volontari assunti dalle associazioni dei costruttori, l'obiettivo dovrebbe applicarsi alle autovetture nuove che siano immatricolate per la prima volta nella Comunità e che – salvo un periodo limitato per evitare abusi - non siano state precedentemente immatricolate al di fuori del suo territorio.
- (19) La direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli¹ stabilisce un quadro armonizzato contenente le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici generali necessari per l'omologazione di tutti i veicoli nuovi che rientrano nel suo campo di applicazione. È opportuno che l'entità responsabile del rispetto del presente regolamento sia la stessa responsabile di tutti gli aspetti della procedura di omologazione prevista da tale direttiva nonché della conformità della produzione.
- (20) **È opportuno escludere dall'ambito di applicazione del presente regolamento i veicoli per uso speciale, di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE, la cui omologazione è soggetta a requisiti specifici. In linea con la politica comunitaria a favore delle persone con disabilità, occorre altresì escludere i veicoli omologati come veicoli di categoria M1**

¹ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

prima dell'entrata in vigore del presente regolamento e costruiti specificamente a fini commerciali per permettere l'uso della sedia a rotelle all'interno del veicolo, che soddisfano la definizione di veicoli per uso speciale di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE.

- (21) È opportuno che i costruttori dispongano di una certa flessibilità nel decidere come conseguire gli obiettivi definiti dal presente regolamento e siano autorizzati a calcolare la media delle emissioni sull'intero parco auto nuovo piuttosto che a rispettare gli obiettivi in materia di CO₂ per ogni singola autovettura. I costruttori dovrebbero pertanto essere tenuti a garantire che le emissioni specifiche medie di tutte le autovetture nuove immatricolate nella Comunità di cui sono responsabili non superino la media degli obiettivi di emissione per tali autovetture. *Tale requisito dovrebbe essere introdotto gradualmente tra il 2012 e il 2015, al fine di agevolare la transizione.*
- (22) *Non è opportuno utilizzare lo stesso metodo per determinare gli obiettivi di riduzione delle emissioni per i grandi produttori e i piccoli costruttori considerati come indipendenti sulla base dei criteri stabiliti nel presente regolamento. A detti piccoli produttori dovrebbero essere attribuiti obiettivi di riduzione delle emissioni alternativi, in relazione al potenziale tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli di ciascun costruttore, coerentemente con le caratteristiche dei segmenti di mercato interessati. Tale deroga andrebbe prevista nell'ambito della revisione degli obiettivi per le emissioni specifiche di CO₂ di cui all'allegato I, da completare entro e non oltre l'inizio del 2013.*
- (23) *Ai costruttori di nicchia dovrebbe essere consentito di beneficiare di un obiettivo alternativo inferiore del 25% rispetto alle loro emissioni specifiche medie del 2007. Un obiettivo equivalente dovrebbe essere fissato ove non esistano informazioni circa le emissioni specifiche medie di un costruttore per il 2007. Tale deroga andrebbe prevista nell'ambito della revisione degli obiettivi per le emissioni specifiche di CO₂ di cui all'allegato I, da completare entro l'inizio del 2013.*
- (24) *Ai fini della determinazione delle emissioni specifiche medie per tutte le autovetture nuove immatricolate nella Comunità di cui i costruttori sono responsabili, tutte le autovetture dovrebbero essere prese in considerazione, indipendentemente dalla loro massa o da altre caratteristiche. Poiché il regolamento (CE) n. 715/2007 non contempla le autovetture con una massa di riferimento superiore a 2 610 kg alle quali non è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 715/2007, le emissioni per queste autovetture dovrebbero essere misurate secondo la stessa procedura di misurazione specificata per le autovetture dal regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione. I valori delle emissioni di CO₂ risultanti devono essere inseriti nel certificato di conformità del veicolo al fine di consentirne l'inclusione nel sistema di monitoraggio.*
- (25) Per garantire una certa flessibilità ai costruttori, questi ultimi possono decidere di costituire un raggruppamento in modo aperto, trasparente e non discriminatorio, al fine di conseguire gli obiettivi fissati dalla presente proposta. L'accordo per la costituzione di un raggruppamento non dovrebbe avere durata superiore a cinque anni, ma può essere rinnovato. In caso di costituzione di un raggruppamento, si considera che i costruttori abbiano realizzato gli obiettivi di cui al presente regolamento quando le emissioni medie del raggruppamento nel suo complesso non superano gli obiettivi in materia di emissioni del raggruppamento stesso.
- (26) Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di cui al presente regolamento occorre un solido meccanismo per garantire il rispetto degli obblighi.

- (27) Le emissioni specifiche di biossido di carbonio delle autovetture nuove sono misurate in maniera armonizzata all'interno della Comunità secondo la metodologia stabilita dal regolamento (CE) n. 715/2007. Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi, è opportuno che il rispetto di tale regime sia valutato facendo riferimento ai dati sulle immatricolazioni delle autovetture nuove nella Comunità rilevati dagli Stati membri e comunicati alla Commissione. Per garantire la coerenza dei dati utilizzati per valutare il rispetto del regime, è opportuno armonizzare quanto più possibile le norme per il rilevamento e la comunicazione dei dati stessi.
- (28) Secondo la direttiva 2007/46/CE i costruttori hanno l'obbligo di rilasciare un certificato di conformità che deve accompagnare ogni autovettura nuova e gli Stati membri devono consentire l'immatricolazione e la messa in circolazione di un'autovettura nuova soltanto se il veicolo è accompagnato da un certificato di conformità valido. I dati rilevati dagli Stati membri dovrebbero essere coerenti con il certificato di conformità rilasciato dal costruttore per l'autovettura *ed essere basati esclusivamente su tale riferimento. Qualora per ragioni giustificate non dovessero utilizzare il certificato di conformità per completare il processo di immatricolazione e messa in circolazione di un'autovettura nuova, gli Stati membri dovrebbero applicare le misure necessarie a garantire l'adeguata accuratezza della procedura di controllo. Dovrebbe essere creata una banca dati standard europea comune per i dati relativi al certificato di conformità. Questa dovrebbe essere utilizzata come unico riferimento per consentire agli Stati membri di conservare più facilmente i propri dati di immatricolazione in caso di nuove immatricolazioni.*
- (29) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello comunitario. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO₂ superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni prodotte in eccesso per ogni anno civile a partire dal 2012. Occorre modulare tale indennità in funzione del grado di scostamento dei costruttori rispetto ai loro obiettivi. È inoltre opportuno che l'indennità aumenti con il tempo. Affinché possa rappresentare un incentivo sufficiente a prendere provvedimenti per ridurre le emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture, l'indennità dovrebbe rispecchiare i costi tecnologici. Le indennità per le emissioni prodotte in eccesso dovrebbero essere considerate entrate del bilancio dell'Unione europea.
- (30) È opportuno che il presente regolamento lasci impregiudicata la piena applicazione delle regole comunitarie in materia di concorrenza.
- (31) *Ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di lungo termine, la Commissione dovrebbe vagliare nuove modalità per il suo raggiungimento, in particolare per quanto riguarda la pendenza della curva, il parametro di utilità e l'indennità per le emissioni in eccesso.*



- (32) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento dovrebbero essere adottate in conformità della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹.
- (33) In particolare, è opportuno conferire alla Commissione il potere di modificare gli obblighi in materia di monitoraggio e comunicazione dei dati alla luce dell'esperienza acquisita nell'applicazione del presente regolamento, di stabilire metodi per la riscossione delle

¹ [GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.](#) ||

indennità per le emissioni in eccesso e di adottare disposizioni dettagliate per migliorare la deroga speciale per i costruttori indipendenti con produzione in serie limitata. Poiché tali misure hanno portata generale e sono destinate a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e a completarlo con l'aggiunta o la modifica di nuovi elementi non essenziali, è opportuno che siano adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.

- (34) *Per ragioni di semplificazione e chiarezza giuridica, la decisione 1753/200/CE dovrebbe essere abrogata.*
- (35) Poiché gli obiettivi dell'azione prevista non possono essere realizzati in maniera sufficiente dai singoli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni o degli effetti dell'azione, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. In ottemperanza al principio di proporzionalità di cui allo stesso articolo, il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per conseguire tali obiettivi,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e finalità

Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove, al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno e realizzare l'obiettivo generale dell'UE, consistente in un livello medio di emissioni di 120 g CO₂/km per il nuovo parco auto. Il regolamento fissa il livello medio delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove a 130 g CO₂/km, misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione *e tecnologie innovative*.

Il presente regolamento fissa come obiettivo, per il nuovo parco auto, a partire dal 2020, un livello medio delle emissioni pari a 95 g CO₂/km, in conformità dell'articolo 10, paragrafo 5.

Il presente regolamento sarà completato da altre misure, volte a realizzare, nell'ambito dell'approccio comunitario integrato, una riduzione supplementare di **10 g CO₂/km**.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore di categoria M1 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE ("autovetture"), che siano immatricolati per la prima volta nella Comunità e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio comunitario ("autovetture nuove").

2. Non si tiene conto di precedenti immatricolazioni effettuate al di fuori del territorio comunitario meno di tre mesi prima dell'immatricolazione nella Comunità.

3. Il regolamento non si applica ai veicoli per uso speciale di cui all'allegato II, punto 5, della direttiva 2007/46/CE.

Articolo 3

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:
- (a) a) "emissioni specifiche medie di CO₂", la media, per il costruttore, delle emissioni specifiche di CO₂ di tutte le autovetture nuove che produce;
 - (b) b) "certificato di conformità", il certificato di cui all'articolo 18 della direttiva 2007/46/CE¹;
 - (c) c) "costruttore", la persona o l'ente responsabile nei confronti dell'autorità che rilascia l'omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione CE a norma della direttiva 2007/46/CE, nonché della conformità della produzione;
 - (d) d) "massa", la massa dell'autovettura carrozzata in ordine di marcia indicata nel certificato di conformità e definita al punto 2.6 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE;
 - (e) e) **"impronta", la carreggiata dell'autovettura moltiplicata per il suo passo quali indicati nel certificato di conformità e definiti nelle sezioni 2.1 e 2.3 dell'allegato I alla direttiva 2007/46/CE;**
 - (f) f) "emissioni specifiche di CO₂", le emissioni di un'autovettura misurate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e indicate come emissioni massiche di CO₂ (ciclo misto) nel certificato di conformità. **Per le autovetture che non sono omologate in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007, significa le emissioni di CO₂ misurate in conformità della stessa procedura di misurazione, come specificato per le autovetture nel regolamento (CE) 692/2008, o in conformità delle procedure adottate dalla Commissione per stabilire le emissioni di CO₂ per tali autovetture;**
 - (g) g) "obiettivo per le emissioni specifiche", la media, per il costruttore, delle emissioni specifiche di CO₂ consentite a norma dell'allegato I per ciascuna autovettura nuova che produce o, qualora benefici di una deroga ai sensi dell'articolo 11, le emissioni specifiche di CO₂ consentite in forza della deroga.
2. Ai fini del presente regolamento, **"per un gruppo di costruttori collegati"** si **intende un costruttore e le sue** imprese collegate. Per "imprese collegate" si intendono:
- (h) a) le imprese nelle quali **il costruttore** detiene, direttamente o indirettamente:
 - i) il potere di esercitare più della metà dei diritti di voto; ovvero
 - ii) il potere di nominare più della metà dei membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione o degli organi che rappresentano legalmente l'impresa; ovvero
 - iii) il diritto di gestire gli affari dell'impresa;

¹ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

- (i) b) le imprese che, direttamente o indirettamente, detengono nei confronti **del costruttore** i diritti o i poteri di cui alla lettera a);
- (j) c) le imprese nelle quali un'impresa di cui alla lettera b) detiene, direttamente o indirettamente, i diritti o i poteri di cui alla lettera a);
- (k) d) le imprese nelle quali **il costruttore** insieme con una o più imprese di cui alle lettere a), b) o c), ovvero due o più di queste ultime imprese, detengono congiuntamente i diritti o i poteri di cui alla lettera a);
- (l) e) le imprese nelle quali i diritti o i poteri di cui alla lettera a) sono detenuti congiuntamente **dal costruttore** ■ ovvero da una o più imprese ad esse collegate ai sensi delle lettere da a) a d) e da una o più imprese terze.

Articolo 4

Obiettivi per le emissioni specifiche

Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2012, e per ogni anno successivo, ogni costruttore di autovetture provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO₂ delle proprie autovetture non superino l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I o, qualora il costruttore benefici di una deroga in forza dell'*articolo 11*, in base a tale deroga. **Le emissioni specifiche medie di CO₂ sono determinate utilizzando le seguenti proporzioni di autovetture nuove immatricolate durante l'anno in questione:**

- **65% nel 2012;**
- **75% nel 2013;**
- **80% nel 2014;**
- **100% dal 2015 in poi.**

Articolo 5

Supercrediti

Nel computo delle emissioni medie di CO₂, ogni nuova autovettura con emissioni specifiche di CO₂ inferiori a 50 g CO₂/km conterà come:

- **3,5 autovetture nel 2012;**
- **3,5 autovetture nel 2013;**
- **2,5 autovetture nel 2014;**

- 1,5 autovetture nel 2015;
- 1 autovettura dal 2016;

Articolo 6

Obiettivo di emissione specifico per i veicoli alimentati da carburante alternativo

Ai fini della determinazione della conformità dei singoli costruttori di autovetture con l'obiettivo di emissione specifico di cui all'articolo 4, le emissioni di CO₂ dichiarate nel certificato di conformità per ciascun veicolo progettato per poter essere alimentato da una miscela di benzina con l'85% di etanolo ("E85") che sia conforme alla pertinente legislazione comunitaria o alle vigenti norme europee, immatricolato nell'Unione europea, sono soggette a una riduzione del 5% sino al 31 dicembre 2015 in riconoscimento della maggiore capacità tecnologica e di riduzione delle emissioni connessa all'utilizzo di biocarburanti. Tale riduzione si applica solo nel caso in cui almeno il 30% delle stazioni di servizio nello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato fornisca questo tipo di carburante alternativo conformi ai criteri di sostenibilità per i biocarburanti di cui alla normativa comunitaria.

Articolo 7

Raggruppamento

1. I costruttori, ad eccezione di quelli che beneficiano della deroga di cui all'articolo 11, possono costituire un raggruppamento al fine di adempiere agli obblighi fissati all'articolo 4.
2. L'accordo per la costituzione di un raggruppamento può riguardare uno o più anni civili, a condizione che la durata complessiva di ciascun accordo non sia superiore a cinque anni civili, e deve essere concluso entro il 31 dicembre del primo anno civile per il quale è previsto il raggruppamento delle emissioni. I costruttori che costituiscono un raggruppamento trasmettono alla Commissione le seguenti informazioni:
 - (m) a) elenco dei costruttori che faranno parte del raggruppamento;
 - (n) b) indicazione del costruttore designato quale responsabile del raggruppamento, che funge da referente per il raggruppamento e ha il compito di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 9, per le emissioni prodotte in eccesso;
 - (o) c) documentazione attestante che il responsabile del raggruppamento è in grado di assolvere agli obblighi di cui alla lettera b).
3. Se il costruttore designato quale responsabile del raggruppamento non soddisfa i requisiti di cui al paragrafo 2, lettera c), la Commissione ne informa i costruttori.
4. I costruttori appartenenti al raggruppamento informano congiuntamente la Commissione di qualsiasi variazione riguardante il responsabile del raggruppamento o la sua situazione finanziaria,

nella misura in cui tale variazione possa incidere sulla sua idoneità a soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 2, lettera c), di qualsiasi variazione dei membri del raggruppamento o dello scioglimento dello stesso.

5. I costruttori possono concludere accordi per la costituzione di raggruppamenti purché tali accordi rispettino gli articoli 81 e 82 del trattato e consentano la partecipazione in modo aperto, trasparente e non discriminatorio, e a condizioni ragionevoli dal punto di vista commerciale, a qualsiasi costruttore che chieda di diventare membro del raggruppamento. Ferma restando l'applicabilità generale a tali raggruppamenti delle regole comunitarie in materia di concorrenza, tutti i membri del raggruppamento assicurano in particolare che nell'ambito dell'accordo non vi sia condivisione di dati né scambio di informazioni, ad eccezione dei seguenti elementi:

- a) emissioni medie specifiche di CO₂;
- b) obiettivo per le emissioni specifiche;
- c) numero totale di veicoli immatricolati.

6. Il paragrafo 5 non si applica quando tutti i costruttori membri di un raggruppamento sono **parte dello stesso gruppo di costruttori collegati**.

7. Salvo in caso di comunicazione a norma del paragrafo 3, i costruttori che fanno parte di un raggruppamento per il quale sono state trasmesse informazioni alla Commissione sono considerati alla stregua di un unico costruttore ai fini **dell'adempimento dei loro obblighi ai sensi dell'articolo 4. Le informazioni sul monitoraggio e la comunicazione saranno registrate, comunicate e rese disponibili nel registro centralizzato di cui all'articolo 8, paragrafo 4, per i singoli costruttori nonché per eventuali raggruppamenti.**

Articolo 8

Monitoraggio e comunicazione delle emissioni medie

1. Per l'anno che ha inizio il 1° gennaio 2010, e per ogni anno successivo, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascuna autovettura nuova immatricolata nel suo territorio in conformità della parte A dell'allegato II. **Tali informazioni sono rese disponibili ai costruttori e ai loro importatori o rappresentanti designati nei singoli Stati membri. Gli Stati membri si adoperano al massimo per assicurare che gli organismi preposti alla comunicazione dei dati operino in modo trasparente. Ciascuno Stato membro garantisce che le emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture che non sono omologate in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007 siano misurate e registrate nel certificato di conformità.**

2. Entro il 28 febbraio 2011, e successivamente ogni anno, lo Stato membro predispone e invia alla Commissione le informazioni di cui alla parte B dell'allegato II relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nella parte C dell'allegato II.

3. Su richiesta della Commissione, gli Stati membri trasmettono altresì tutti i dati rilevati a norma del paragrafo 1.

4. La Commissione mantiene un registro centralizzato dei dati trasmessi dagli Stati membri in base al presente articolo ed entro il 30 giugno 2011, e successivamente ogni anno, calcola in via provvisoria per ogni costruttore:

- (p) a) le emissioni specifiche medie di CO₂ prodotte nel precedente anno civile all'interno della Comunità;
- (q) b) l'obiettivo per le emissioni specifiche dell'anno civile precedente;
- (r) c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO₂ dell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quello stesso anno.

La Commissione comunica ad ogni costruttore il calcolo provvisorio che lo riguarda. Tra i dati comunicati figurano i dati per ogni Stato membro riguardanti il numero di autovetture nuove immatricolate e le relative emissioni specifiche di CO₂.

Il registro è pubblico.

5. I costruttori possono notificare alla Commissione, entro *tre mesi* dalla comunicazione dei calcoli provvisori di cui al paragrafo 4, eventuali errori nei dati, indicando lo Stato membro nel quale presumono sia avvenuto l'errore.

La Commissione esamina le notifiche dei costruttori ed entro il **31 ottobre** conferma oppure modifica e conferma i calcoli provvisori di cui al paragrafo 4.

6. Se, in base ai calcoli di cui al paragrafo 5 relativi all'anno civile 2010 o 2011, alla Commissione risulta che le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore abbiano superato, per l'anno in questione, l'obiettivo per le emissioni specifiche fissato per quell'anno, essa ne informa il costruttore.

7. Gli Stati membri designano l'autorità competente per il rilevamento e la comunicazione dei dati risultanti dal monitoraggio a norma del presente regolamento e ne informano la Commissione entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento. ***La Commissione ne informa successivamente il Parlamento europeo e il Consiglio.***

8. Per ogni anno di calendario in cui si applica l'articolo 6, gli Stati membri forniscono informazioni alla Commissione per quanto riguarda la quota di stazioni di servizio e la sostenibilità dei criteri del carburante E85, a norma di detto articolo.

9. La Commissione può adottare disposizioni dettagliate per il monitoraggio e la comunicazione dei dati di cui al presente articolo e per l'applicazione dell'allegato II secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

La Commissione può modificare l'allegato II alla luce dell'esperienza acquisita nell'applicazione del presente regolamento. Tali misure, volte a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 14, paragrafo 3.

Articolo 9

Indennità per le emissioni in eccesso

1. A partire dal 2012, per ogni anno civile per il quale le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore superano il suo obiettivo per le emissioni specifiche per quell'anno, la Commissione impone al costruttore o, nel caso di un raggruppamento, al responsabile del raggruppamento, di versare un'indennità per le emissioni in eccesso.

2. L'indennità di cui al paragrafo 1 è calcolata secondo la seguente formula:

Dal 2012 al 2018:

Dove le emissioni specifiche medie di CO₂ superino l'obiettivo per le emissioni specifiche di più di 3 g CO₂/km:

((emissioni in eccesso– 3 g CO₂/km) x 95 €/gCO₂/km + 1 gCO₂/km 25 €/gCO₂/km + 1 gCO₂/km* 15 €/gCO₂/km) + 1 gCO₂/km* 5 €/gCO₂/km) x numero di autovetture nuove*

Dove le emissioni specifiche medie di CO₂ superino l'obiettivo per le emissioni specifiche di più di 2 gCO₂/km ma non oltre 3 gCO₂/km:

((emissioni in eccesso– 2 g CO₂/km) x 25 €/gCO₂/km + 1 gCO₂/km 15 €/gCO₂/km) + 1 gCO₂/km* 5 €/gCO₂/km) x numero di autovetture nuove*

Dove le emissioni specifiche medie di CO₂ superino l'obiettivo per le emissioni specifiche di più di 1 ma non oltre 2 gCO₂/km:

((emissioni in eccesso– 1 g CO₂/km x 15 €/gCO₂/km + 1 gCO₂/km 5 €/gCO₂/km) x numero di autovetture nuove*

Dove le emissioni specifiche medie di CO₂ superino l'obiettivo per le emissioni specifiche di non oltre 1 gCO₂/km:

(emissioni in eccesso x 5 €/gCO₂/km) x numero di autovetture nuove.

A partire dal 2019:

(emissioni in eccesso x 95 €/gCO₂/km) x numero di autovetture nuove.

dove:

"emissioni in eccesso", *in base alla valutazione di cui all'articolo 4*, è il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie del costruttore e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile in questione, arrotondato al $\frac{1}{3}$ decimale più vicino, *tenendo conto delle riduzioni delle emissioni di CO₂ determinate da tecnologie innovative approvate*; e

"numero di autovetture nuove" è il numero di autovetture nuove prodotte dal costruttore e immatricolate nell'anno interessato *secondo i criteri di introduzione graduale*.

(s) **I**

3. La Commissione determina i metodi per la riscossione delle indennità di cui al paragrafo 1.

Tali misure, volte a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e a completarlo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 14, paragrafo 3.

4. Le indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio dell'Unione europea.

Articolo 10

Pubblicazione dei risultati raggiunti dai costruttori

1. Entro il 31 ottobre del 2011 e successivamente ogni anno, la Commissione pubblica un elenco nel quale, per ogni costruttore, vengono indicati:
 - (t) a) l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile precedente;
 - (u) b) le emissioni specifiche medie di CO₂ nell'anno civile precedente;
 - (v) c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO₂ nell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quell'anno;
 - (w) d) le emissioni specifiche medie di CO₂ per tutte le autovetture nuove nella Comunità nell'anno civile precedente.
 - (x) e) **la massa media per tutte le autovetture nuove nella Comunità nell'anno civile precedente.**
2. Dal 31 ottobre 2013, l'elenco pubblicato a norma del paragrafo 1 indica anche se il costruttore ha adempiuto alle disposizioni dell'articolo 4 per l'anno civile precedente.

Articolo 11

Deroga per taluni costruttori

1. Un costruttore può presentare domanda di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato in base all'allegato I se:
 - (y) a) è responsabile di un numero di autovetture nuove immatricolate nella Comunità inferiore a 10 000 unità per anno civile; e
 - (z) b) **non è parte di un gruppo di costruttori collegati ovvero possiede imprese collegate che in totale sono responsabili di un numero di autovetture nuove immatricolate nella Comunità inferiore a 10 000 unità per anno civile; ovvero**
 - (aa) c) **è parte di un gruppo di costruttori collegati, ma gestisce i propri impianti di produzione e centro di progettazione.**
2. La domanda di deroga di cui al paragrafo 1 può riferirsi al massimo a cinque anni civili. La domanda è presentata alla Commissione e riporta:
 - (bb) a) il nome del costruttore e la persona che lo rappresenta;
 - (cc) b) la documentazione attestante che il costruttore risponde ai requisiti necessari per beneficiare della deroga di cui al paragrafo 1;
 - (dd) c) informazioni sulle autovetture costruite, comprese la massa e le relative emissioni specifiche di CO₂ e
 - (ee) d) un obiettivo per le emissioni specifiche coerente con il potenziale di riduzione del costruttore, ivi compreso il potenziale **economico e** tecnologico di riduzione delle emissioni

specifiche di CO₂ e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di autovetture prodotte.

3. Qualora ritenga che il costruttore soddisfi le condizioni necessarie per beneficiare della deroga di cui al paragrafo 1 e che l'obiettivo per le emissioni specifiche proposto dal costruttore corrisponda al suo potenziale di riduzione, compreso il potenziale *economico e* tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di autovetture prodotte, la Commissione concede la deroga. La deroga si applica a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo alla presentazione della domanda.

4. *Una domanda di deroga dall'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato in conformità dell'Allegato I può essere presentata da un costruttore responsabile, insieme a tutte le sue imprese collegate, di un numero di autovetture immatricolate annualmente nell'Unione europea compreso tra 10 000 e 300 000 unità.*

Tale domanda può essere presentata da un costruttore in relazione a se stesso o in relazione a se stesso insieme a qualsiasi sua impresa collegata. La domanda è presentata alla Commissione e riporta:

- a) *tutte le informazioni di cui al paragrafo 2, lettere a) e c) di cui sopra, comprese, se del caso, informazioni su eventuali imprese collegate.*
- b) *un obiettivo costituito da i) una riduzione del 25% sulle emissioni specifiche medie nel 2007 o, ii) se una singola domanda viene presentata da un certo numero di imprese collegate, una riduzione del 25% sulle emissioni specifiche medie di tali imprese nel 2007.*

Qualora, per l'anno 2007, non esistano le informazioni relative alle emissioni specifiche medie di un costruttore, la Commissione stabilisce un obiettivo di riduzione equivalente basato sulle migliori tecnologie di riduzione delle emissioni di CO₂ disponibili impiegate nelle autovetture di massa comparabile e tenendo conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di auto prodotte. Questo obiettivo deve essere utilizzato dal richiedente ai fini della lettera b).

4. Il costruttore al quale è concessa una deroga in forza del presente articolo informa immediatamente la Commissione di ogni variazione che abbia o possa avere ripercussioni sul diritto di beneficiare della deroga.

5. Qualora ritenga, in base alla notifica di cui al paragrafo 5 o ad altri elementi, che un costruttore non risponda più ai requisiti necessari per beneficiare della deroga, la Commissione revoca tale deroga a decorrere dal 1° gennaio dell'anno civile successivo e ne informa il costruttore.

6. Qualora ritenga che un costruttore non metta in atto il programma di riduzione esposto nella domanda di deroga, la Commissione può **imporre al costruttore un'indennità per le emissioni in eccesso quale prevista all'articolo 9.**

7. La Commissione può adottare disposizioni dettagliate per l'applicazione dei paragrafi da 1 a 7, compresa l'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe, il contenuto delle domande di deroga e il contenuto e la valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂.

Tali misure, *intese* a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, *anche completandolo*, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 14, paragrafo 3.

8. La domanda di deroga che contiene le informazioni a sostegno, nonché qualsiasi notifica ai sensi del paragrafo 5, qualsiasi deroga ai sensi del paragrafo 6 o 7, o le misure di cui al paragrafo 8, sono messe a disposizione del pubblico a norma delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1049/2001 del 30 maggio 2001 relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione.

Articolo 12

Innovazioni ecocompatibili

1. Su richiesta da parte di un fornitore o un costruttore, si esaminano i risparmi di CO₂ realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative. Il contributo totale di tali tecnologie può giungere sino ad una riduzione dell'obiettivo per le emissioni specifiche medie di ciascun produttore pari a 7 g CO₂.

2. La Commissione adotta, entro il 2010, le disposizioni dettagliate in vista di una procedura volta ad approvare tali tecnologie innovative. Tali disposizioni dettagliate si basano sui seguenti criteri. Le tecnologie innovative:

- a) sono affidabili;**
- b) forniscono un contributo comprovato alla riduzione di CO₂;**
- c) non sono interessate dal normale ciclo di test relativo alla misurazione del CO₂ o dalle disposizioni obbligatorie dovute ad ulteriori misure complementari nel rispetto di 10 g CO₂/km di cui all'articolo 1 o sono obbligatorie in virtù di altre disposizioni del diritto comunitario.**

Tali disposizioni sono adottate secondo la procedura prevista all'articolo 14, paragrafo 2.

3. Un costruttore o un fornitore che desidera che una misura venga approvata come tecnologia innovativa presenta alla Commissione una relazione, comprendente una relazione di verifica effettuata da un organismo indipendente e certificato. Nel caso di una possibile interazione tra la misura e un'altra tecnologia innovativa già riconosciuta, la relazione fa riferimento a tale interazione e la relazione di verifica valuta in che misura l'interazione modifica la riduzione realizzata da ciascuna misura.

4. La riduzione realizzata deve essere approvata dalla Commissione, sulla base dei criteri stabiliti.

Articolo 13

Riesame e presentazione di relazioni

1. Nel 2010 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio nella quale esamina i progressi realizzati nell'attuazione dell'approccio comunitario integrato per la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri.

2. Entro la fine dell'ottobre 2014 e, successivamente, ogni tre anni, vengono adottate misure per modificare l'allegato I in modo tale che il dato Mo risulti essere la massa media delle autovetture nuove dei tre precedenti anni civili.

Queste misure entrano in vigore per la prima volta il 1 ° gennaio 2016 e successivamente ogni tre anni.

Tali misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 14, paragrafo 3.

3. A partire dal 2012, la Commissione procede ad una valutazione d'impatto ai fini della revisione, entro il 2014, come previsto all'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 715/2007, delle procedure per la misurazione delle emissioni di CO₂, come indicato ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007. In particolare, la Commissione, formula proposte idonee ad adattare le procedure in modo da riflettere adeguatamente il reale comportamento delle autovetture sotto il profilo delle emissioni di CO₂ e, in particolare, proposte volte ad includere le tecnologie innovative riconosciute di cui all'articolo 4, che potrebbero essere contemplate nel ciclo di test. La Commissione garantisce che, successivamente, tali procedure siano regolarmente riviste.

A decorrere dalla data di entrata in vigore della nuova procedura rivista per la misurazione delle emissioni di CO₂, le tecnologie innovative non vengono più approvate secondo la procedura di cui all'articolo 12.

4. Entro il 2010, la Commissione procede ad un riesame della direttiva 2007/46/CE in modo tale che ogni tipo/versione/variante corrisponda ad un unico insieme di tecnologie innovative.

5. Entro e non oltre l'inizio del 2013, la Commissione completa una revisione degli obiettivi per le emissioni specifiche di CO₂ di cui all'allegato I e delle deroghe di cui all'articolo 14, con l'obiettivo di:

- definire le modalità per raggiungere, entro l'anno 2020, un obiettivo a lungo termine di 95 g CO₂/km in modo efficace sotto il profilo dei costi; e**
- definire gli aspetti della sua attuazione tra cui l'indennità per le emissioni in eccesso.**

Sulla base di una tale revisione e della sua valutazione d'impatto, compresa una valutazione globale degli effetti sull'industria automobilistica e sulle industrie che da essa dipendono, nel modo più neutro possibile dal punto di vista della concorrenza, oltre che socialmente equo e sostenibile, la Commissione, se del caso, formula una proposta per modificare il presente regolamento.

6. Entro il 2014 la Commissione, al termine di uno studio d'impatto, pubblica una relazione sulla disponibilità di dati relativi all'impronta, in quanto parametro di utilità per determinare gli obiettivi specifici di emissione e, se del caso, presentare una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio ai fini della modifica dell'allegato I.

7. Vengono adottate misure al fine di provvedere al necessario adeguamento alla formula di cui all'allegato I per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione dei test per la misurazione delle emissioni specifiche di CO₂.

Tali misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 14, paragrafo 3.

█
Articolo 14

Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito *dall'articolo 9 della decisione 280/2004/CE*.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il termine di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato in tre mesi.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

█
Articolo 15

Abrogazione

1. La decisione n. 1753/2000/CE è abrogata a decorrere dal 1° gennaio 2010.

2. Tuttavia, gli articoli 4, 9 e 10 della suddetta decisione continuano ad applicarsi fino a quando la Commissione non avrà presentato al Parlamento europeo una relazione sui dati del monitoraggio per l'anno civile 2009.

Articolo 16

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a ||

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente

Il presidente

ALLEGATO I

OBIETTIVI PER LE EMISSIONI SPECIFICHE DI CO₂

1. Per ciascuna autovettura nuova, le emissioni specifiche di CO₂ *ai fini dei calcoli di cui al presente allegato*, misurate in grammi per chilometro, sono determinate con la seguente formula:

Dal 2012 al 2015:

$$\text{emissioni specifiche di CO}_2 \blacksquare = 130 + a \times (M - M_0)$$

dove:

M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

$$M_0 = 1372.0$$

\blacksquare

$$a = 0,0457$$

A partire dal 2016:

$$\text{emissioni specifiche di CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

dove:

M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

M_0 = il valore adottato a norma dell'articolo 10

$$a = 0,0457$$

2. L'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore in un determinato anno civile è calcolato come la media delle emissioni specifiche *di CO₂* di ciascuna autovettura nuova di cui egli è il costruttore nell'anno civile interessato.

ALLEGATO II

MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI

PARTE A – Rilevamento dei dati sulle autovetture nuove e determinazione delle informazioni sul monitoraggio del CO₂

1. Per l'anno che ha inizio il 1° gennaio 2010, e per ogni anno successivo, ciascuno Stato membro registra, per ciascuna autovettura nuova immatricolata nel suo territorio, i dati seguenti:

- (ff) a) costruttore,
- (gg) b) tipo, variante e versione,
- (hh) c) emissioni specifiche di CO₂ (g/km),
- (ii) d) massa (kg),
- (jj) e) passo (mm),
- (kk) f) carreggiata (mm).

2. I dati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità dell'autovettura cui si riferiscono. Se per un'autovettura il certificato di conformità indica una massa minima e una massa massima, ai fini del presente regolamento gli Stati membri utilizzano solo il valore massimo. ***Nel caso di veicoli a doppia alimentazione (benzina-gas), i cui certificati di conformità riportano le emissioni specifiche di CO₂ sia per la benzina sia per il carburante gas, gli Stati membri utilizzano solo il valore misurato per il gas.***

3. Per l'anno che ha inizio il 1° gennaio 2010 e per ogni anno successivo gli Stati membri determinano, per ogni costruttore, secondo i metodi descritti nella parte B:

- (ll) a) il numero complessivo di autovetture nuove immatricolate nel loro territorio;
- (mm) b) le emissioni specifiche medie di CO₂, secondo quanto indicato al **punto 3**, parte B, del presente allegato;
- (nn) c) la massa media, secondo quanto indicato al **punto 4**, parte B, del presente allegato;
- (oo) d) per ciascuna variante di ciascuna versione di ciascun tipo di autovettura nuova:
 - i) il numero complessivo di autovetture nuove immatricolate nel loro territorio, secondo quanto indicato al **punto 2**, parte B, del presente allegato;
 - ii) le emissioni specifiche medie di CO₂ **e la quota di riduzione delle emissioni attraverso tecnologie innovative o veicoli a carburante flessibile**;
 - iii) la massa;
 - iv) l'impronta dell'autovettura, secondo quanto indicato al punto 9, parte B, del presente allegato.

PARTE B - Metodi per accertare i dati di monitoraggio delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove

1. I dati di monitoraggio che gli Stati membri sono tenuti a determinare ai sensi del punto 3, parte A, del presente allegato sono ricavati secondo il metodo descritto nella presente parte.

Numero di autovetture nuove immatricolate (N)

2. Gli Stati membri determinano il numero di autovetture nuove (N) immatricolate nel loro territorio nell'anno di monitoraggio interessato.

Emissioni specifiche medie di CO₂ delle autovetture nuove (S_{ave})

3. Le emissioni specifiche medie di CO₂ di tutte le autovetture nuove immatricolate nel territorio di uno Stato membro nell'anno di monitoraggio (S_{ave}) sono calcolate dividendo la somma delle emissioni specifiche di CO₂ di ciascuna autovettura nuova, S, per il numero di autovetture nuove, N.

$$S_{ave} = (1/N) \times \Sigma S$$

Massa media delle autovetture nuove

4. La massa media di tutte le autovetture nuove immatricolate nel territorio di uno Stato membro nell'anno di monitoraggio (M_{ave}) è calcolata dividendo la somma della massa di ciascuna autovettura nuova, M, per il numero di autovetture nuove, N.

$$M_{ave} = (1/N) \times \Sigma M$$

Distribuzione delle autovetture nuove per variante

5. Per ciascuna variante di ciascuna versione di ciascun tipo di autovettura nuova, è necessario registrare il numero di autovetture di nuova immatricolazione, la massa dei veicoli, le emissioni specifiche di CO₂ e l'impronta dell'autovettura.

Impronta

6. L'impronta di un'autovettura è calcolata moltiplicando il passo dell'autovettura per la sua carreggiata.

PARTE C – Formato per la comunicazione dei dati

1. Per ciascun costruttore gli Stati membri riferiscono, per ogni anno, i dati descritti al punto 3, parte A, del presente allegato, secondo i formati indicati di seguito.

Dati aggregati

Anno:				
Costruttore	Numero complessivo di autovetture nuove immatricolate	Emissioni specifiche medie di CO ₂ (g/km)	Massa media (kg)	Impronta media (m ²)
(Costruttore 1)
(Costruttore 2)
...
Totale tutti costruttori

Dati dettagliati a livello del costruttore:

Anno	Costruttore	Tipo di autoveettura	Versione	Variante	<i>Tecnologia innovativa o gruppo di tecnologie innovative, o veicolo a carburante flessibile*</i>	Marca	Nome commerciale	Nuove immatricolazioni totali	Emissioni specifiche di CO ₂ (g/km)	Massa (kg)	Impronta (m ²)	<i>Riduzione delle emissioni attraverso tecnologie innovative o capacità in materia di carburante flessibile*</i>
Anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 1)	(denominazione della versione 1)	(denominazione della variante 1)		...	...	...	...	...	...
Anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 1)	(denominazione della versione 1)	(denominazione della variante 2)		...	...	...	...	...	...
Anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 1)	(denominazione della versione 2)	(denominazione della variante 1)		...	...	...	...	...	...
Anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 1)	(denominazione della versione 2)	(denominazione della variante 2)		...	...	...	...	...	...
Anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 2)	(denominazione della versione 1)	(denominazione della variante 1)		...	...	...	...	...	...
Anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 2)	(denominazione della versione 1)	(denominazione della variante 2)		...	...	...	...	...	...
Anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 2)	(denominazione della versione 2)	(denominazione della variante 1)		...	...	...	...	...	...

* In conformità dell'articolo 6r.

Anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 2)	(denominazione della versione 2)	(denominazione della variante 2)	...	...	...	...	...	...	...	...
Anno 1	(nome del costruttore 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Anno 1	(nome del costruttore 1)		
Anno 1	(nome del costruttore 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Anno 1	(nome del costruttore 1)		
Anno 1	(nome del costruttore 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Anno 1	(nome del costruttore 1)		
Anno 1	(nome del costruttore 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

DICHIARAZIONE DELLA COMMISSIONE

The Commission confirms that in 2009 it intends to propose a revision of Directive 1999/94/EC relating to the availability of consumer information on fuel economy and CO₂ emissions in respect of the marketing of new passenger cars. This is to ensure that consumers receive appropriate information about the CO₂ emissions of new passenger cars.

The Commission will by 2010 review Directive 2007/46/EC so that the presence of innovative technologies (“eco-innovations”) in a vehicle and their impact on the vehicle's specific emissions of CO₂ can be communicated to the Member State authorities responsible for monitoring and reporting in accordance with the Regulation.

The Commission will also consider preparing and implementing requirements for cars to be fitted with fuel economy meters as a means to encourage more fuel-efficient driving. In this context, the Commission will consider modifying the framework type approval legislation and adopting the necessary technical standards by 2010.

The Commission is, however, committed to the aims of its Better Regulation initiative and the need for proposals to be underpinned by a comprehensive assessment of the impacts and benefits. In this regard and in accordance with the Treaty establishing the European Community, the Commission will continue to evaluate the need to bring forward new legislative proposals but reserves its right to decide if and when it would be appropriate to present any such proposal.