CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 19 luglio 2012 (23.07)
(OR. en)

12733/12

Fascicolo interistituzionale: 2012/0190 (COD)

ENV 628
ENT 181
CODEC 1935

PROPOSTA

Mittente:	Commissione europea
Data:	12 luglio 2012
n. doc. Comm.:	COM(2012) 393 final
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 443/2009 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture nuove

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera di Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, a Uwe CORSEPIUS, Segretario generale del Consiglio dell'Unione europea.

All.: COM(2012) 393 final

COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 11.7.2012
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CE) n. 443/2009 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture nuove

{SWD(2012) 213 final}
{SWD(2012) 214 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Contesto generale

L'UE ha un obiettivo dichiarato di limitare il cambiamento climatico mondiale a un aumento di temperatura di 2 ºC rispetto ai livelli preindustriali. Per conseguire tale obiettivo occorre arrestare la crescita delle emissioni mondiali entro il 2020 e ridurla, entro il 2050, almeno del 50% rispetto ai livelli del 1990. Il Consiglio europeo ha riaffermato l'obiettivo dell'UE di una riduzione dall'80 al 95% entro il 2050, rispetto ai livelli del 1990, nell'ambito delle riduzioni che devono essere realizzate dai paesi industrializzati nel loro complesso.

Le politiche in vigore dovrebbero permettere di ridurre le emissioni di gas a effetto serra soltanto del 40% circa entro il 2050. La comunicazione della Commissione "*Una tabella di marcia verso un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050*"[1], indica come raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni interne dell'80% entro il 2050 nel modo economicamente più efficace. Dalla tabella di marcia risulta che tutti i settori economici devono contribuire e che, a seconda dello scenario, occorre che rispetto al 1990 le emissioni prodotte dai trasporti si situino tra +20 e -9% entro il 2030 e diminuiscano dal 54% al 67% entro il 2050[2].

Mentre negli altri settori vi è una tendenza generale alla riduzione delle emissioni, il settore dei trasporti stradali figura tra i pochi in cui le emissioni hanno registrato un rapido aumento: tra il 1990 e il 2008 le emissioni prodotte dal trasporto su strada sono aumentate del 26%. Nel 2008 il 70% circa delle emissioni di CO_2 del settore dei trasporti era dovuto ai trasporti stradali[3]. Questo settore rappresenta dunque la seconda fonte di emissioni di gas serra nell'UE e contribuisce a un quinto delle emissioni complessive di CO_2 dell'Unione.

Nel marzo 2011 la Commissione ha adottato il documento "*Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*" che definisce una strategia dei trasporti intesa a conseguire una riduzione del 60% delle emissioni di gas effetto serra provocate da tale settore entro il 2050.

• Il regolamento

Il regolamento (CE) n. 443/2009 stabilisce il quadro per la riduzione delle emissioni di CO_2 del nuovo parco autovetture fino al 2020. L'attuazione del regolamento prevede due fasi. Nel corso del primo periodo, fino al 2015, sono state stabilite le modalità di conseguimento dell'obiettivo. Nel secondo periodo, fino al 2020, il conseguimento dell'obiettivo dipende dall'attuazione delle modalità necessarie, da stabilire in occasione di un riesame. Questo obiettivo è stato fissato nel quadro del processo di codecisione e, tranne che per la conferma, non è riconsiderato in occasione del riesame.

Ove tali modalità non siano stabilite, o non sia loro data attuazione, potrebbero verificarsi conseguenze negative per i costruttori di autoveicoli e i fornitori di pezzi di ricambio che

---

1 COM(2011) 112 definitivo.
2 Escludendo le emissioni marittime internazionali.
3 *EU transport in figures 2011*, Commissione europea.

hanno bisogno di certezze con riguardo alla tecnologia e ai veicoli necessari per raggiungere l'obiettivo.

Le modalità sono aspetti dell'attuazione che incidono sul modo in cui sono conseguiti gli obiettivi stabiliti per le emissioni. Nel regolamento in vigore, le principali modalità includono la curva dei valori limite, definita in base al parametro di utilità, e la funzione che descrive il rapporto tra il parametro di utilità e le emissioni di CO_2 (definizione della forma e della pendenza). Altre modalità includono il sistema di indennità per le emissioni in eccesso, le innovazioni ecocompatibili, le deroghe, i raggruppamenti, l'introduzione graduale degli obiettivi e la concessione di supercrediti per un periodo di tempo limitato.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

Consultazioni con le parti interessate

- *Esperti esterni*

Uno studio esterno, "*Support for the revision of Regulation (EC) 443/2009 on CO_2 emissions from cars*[4]" costituisce la principale analisi su cui è basata la presente proposta. Vi figura una valutazione di diverse modalità e dei rispettivi costi. Il modello PRIMES-TREMOVE è stato utilizzato per valutare l'impatto complessivo degli obiettivi 2020.

- *Consultazione delle parti interessate*

La consultazione ufficiale delle parti interessate è stata effettuata mediante un questionario on-line e una riunione delle parti interessate. Le informazioni da queste comunicate sono state tenute presenti nel valutare le diverse opzioni disponibili per regolamentare le emissioni di CO_2 delle autovetture.

– Consultazione pubblica

Nell'autunno 2011 è stata realizzata una consultazione pubblica on-line. Complessivamente dalle risposte emerge un messaggio piuttosto chiaro sul fatto che la regolamentazione delle emissioni degli autoveicoli è importante, che dovrebbe procedere in conformità degli obiettivi a lungo termine sui gas serra, che dovrebbe essere basata sulle emissioni medie dei veicoli nuovi ed essere neutra dal punto di vista tecnologico. Le opinioni sull'efficacia della legislazione in vigore sono risultate assai discordi. La ragione principale sembra essere che molti ritengono poco incisiva l'attuale legislazione. La fissazione di obiettivi per il periodo successivo al 2020, indipendentemente dalle altre misure che possono essere attuate, ha raccolto numerose adesioni. I risultati della consultazione pubblica sono stati riassunti e pubblicati[5].

– Riunione delle parti interessate

Il 6 dicembre 2011 si è tenuta una riunione con le parti interessate. Sono stati presentati i risultati dello studio e inoltre sono state pubblicate le presentazioni effettuate in occasione

[4] http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study_car_2011_en.pdf
[5] http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

della riunione e una sintesi della discussione[6]. I partecipanti non hanno espresso dissensi sostanziali rispetto all'analisi presentata, ma le ONG hanno sostenuto che gli obiettivi dovrebbero diventare più rigorosi dato che i costi sono inferiori rispetto alle previsioni.

Valutazione d'impatto

Sono state preparate una valutazione d'impatto congiunta a sostegno della presente proposta e una proposta analoga di modifica del regolamento (UE) n. 510/2011. È stata adottata un'impostazione di ampia portata, al fine di individuare le opzioni strategiche concernenti le questioni sollevate nella legislazione, quelle derivanti dall'attuazione e quelle valutate negli studi svolti per analizzare le possibili strategie per migliorare l'efficacia della legislazione. Sono stati analizzati i seguenti aspetti:

a) opzione *status quo*;

b) modalità di conseguimento dell'obiettivo per le autovetture;

c) semplificazione e riduzione degli oneri amministrativi:

d) adeguamento al nuovo ciclo di prove;

e) forma e rigore della legislazione dopo il 2020.

Sulla base di un'analisi delle conseguenze socioeconomiche e ambientali di questi aspetti, la valutazione d'impatto è giunta alle seguenti conclusioni:

- la massa deve restare il parametro di utilità per le autovetture; la curva del valore limite deve continuare a essere lineare;
- dai dati raccolti risulta che la pendenza della curva deve essere stabilita a un livello relativamente basso per ridurre le distorsioni del mercato;
- l'indennità per le emissioni in eccesso va mantenuta a 95 EUR per g/km per autovettura;
- il regolamento deve essere aggiornato per adeguarlo al trattato di Lisbona;
- la procedura di deroga deve essere semplificata, introducendo per i piccoli costruttori una esclusione "*de minimis*" dall'obbligo di avere un obiettivo in materia di CO_2. Inoltre occorre prevedere una maggiore flessibilità riguardo alla data di concessione delle deroghe per i costruttori di volumi ridotti.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

L'UE ha già preso misure in questo settore quando ha adottato il regolamento (CE) n. 443/2009, basato sul capo "Ambiente" del trattato. Anche il mercato unico giustifica l'adozione di iniziative a livello dell'UE piuttosto che a livello degli Stati membri, al fine di garantire prescrizioni comuni nell'intera Unione e limitare così i costi per i costruttori.

[6] http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

L'adozione della proposta non comporta l'abrogazione di atti legislativi in vigore.

Sintesi delle misure proposte

La proposta modifica il regolamento al fine di dare attuazione alle modalità di conseguimento dell'obiettivo di 95 g di CO_2/km per le autovetture nuove, da raggiungere entro il 2020. Queste sono le principali modalità attuate:

– il parametro di utilità resta la massa del veicolo in ordine di marcia;

– la curva del valore limite rimane lineare, con una pendenza del 60% rispetto al parco di riferimento, che corrisponde ancora al parco veicoli del 2006 ed è conforme alla curva dei valori limite per il 2015;

– tra il 2020 e il 2023 sono introdotti supercrediti per le autovetture le cui emissioni sono inferiori a 35 g CO_2/km con un coefficiente moltiplicatore pari a 1,3 e nei limiti di un totale cumulato 20 000 veicoli per costruttore per l'intera durata del programma;

– l'obiettivo in materia di deroghe per i costruttori "di nicchia" è aggiornato per il 2020;

– i costruttori responsabili della registrazione di un numero di autovetture nuove inferiore a 500 unità all'anno sono dispensati dall'obbligo di prevedere un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2;

– è autorizzata una maggiore flessibilità quanto ai tempi delle decisioni per la concessione di deroghe ai costruttori di volumi ridotti;

– si tiene conto delle ecoinnovazioni quando si realizza una procedura di prova rivista;

– l'indennità per le emissioni in eccesso è mantenuta a 95 EUR per g/km per autoveicolo;

– le disposizioni per la procedura di comitato sono aggiornate in modo da essere compatibili con il trattato di Lisbona.

Poiché il settore industriale beneficia di indicazioni sul regime normativo applicabile successivamente al 2020, la proposta prevede un ulteriore riesame che deve essere effettuato al più tardi il 31 dicembre 2014.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non richiede ulteriori risorse finanziarie.

5. ELEMENTI FACOLTATIVI

- Clausola di riesame/revisione/cessazione dell'efficacia

La proposta comprende una clausola di riesame.

- Spazio economico europeo

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo SEE ed è quindi opportuno estenderlo allo Spazio economico europeo.

2012/0190 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CE) n. 443/2009 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture nuove

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[7],

visto il parere del Comitato delle regioni[8],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) L'articolo 13, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, 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 CO_2 dei veicoli leggeri[9] prevede che la Commissione riesamini le modalità per raggiungere, entro l'anno 2020, un obiettivo a lungo termine di 95 g CO_2/km in modo efficace sotto il profilo dei costi, in particolare la formula di cui all'allegato I e le deroghe di cui all'articolo 11. La proposta di modifica del regolamento deve essere formulata nel modo più neutro possibile dal punto di vista della concorrenza, oltre che socialmente equo e sostenibile.

(2) È opportuno precisare che, al fine di verificare il rispetto dell'obiettivo di 95g di CO_2/km, è necessario continuare a misurare le emissioni di CO_2 in conformità 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[10], e delle relative disposizioni di attuazione nonché di tecnologie innovative.

---

7 GU C [...] del [...], pag.
8 GU C [...] del [...], pag.
9 GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.
10 GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.

(3) Visti i costi elevati di ricerca e sviluppo e i costi di produzione unitari delle prime generazioni di veicoli a bassissime emissioni di carbonio, è opportuno accelerare ed agevolare, a titolo provvisorio ed entro certi limiti, la loro introduzione nel mercato dell'Unione nella fase iniziale della loro commercializzazione.

(4) Visti gli effetti sproporzionati che comporta per i piccoli costruttori il rispetto degli obiettivi di emissioni specifiche definiti in base all'utilità dell'autoveicolo, dei notevoli oneri amministrativi connessi alla procedura di deroga e dei vantaggi soltanto marginali in termini di mancate emissioni di CO_2 degli autoveicoli venduti da tali costruttori, i produttori responsabili ogni anno di un numero di autovetture nuove inferiore a 500 unità sono esclusi dal campo di applicazione dell'obiettivo per le emissioni specifiche e dell'indennità per le emissioni in eccesso.

(5) La procedura per la concessione di deroghe ai piccoli costruttori è semplificata al fine di consentire una maggiore flessibilità riguardo ai termini applicabili alle domande di deroga da parte dei costruttori e alla decisione della Commissione di accordare detta deroga.

(6) È opportuno mantenere fino al 2020 la procedura di concessione di deroghe ai costruttori di nicchia. Tuttavia, per garantire che l'impegno di riduzione richiesto ai costruttori di nicchia sia in linea con quello dei grandi costruttori, è opportuno che un obiettivo inferiore del 45% alla media delle emissioni specifiche dei costruttori di nicchia nel 2007 si applichi a decorrere dal 2020.

(7) Per permettere all'industria automobilistica di realizzare investimenti e innovazione sul lungo periodo, è opportuno fornire indicazioni riguardo alle modifiche da apportare al presente regolamento nel periodo successivo al 2020. Queste indicazioni devono essere basate su una valutazione del tasso di riduzione necessario alla luce degli obiettivi a lungo termine dell'Unione in materia di clima e delle implicazioni per lo sviluppo di tecnologie, efficaci sotto il profilo dei costi, intese a ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture. È pertanto auspicabile che questi aspetti siano riesaminati, che la Commissione presenti una relazione ed, eventualmente, elabori proposte riguardo agli obiettivi nel periodo successivo al 2020.

(8) Il regolamento impone alla Commissione di procedere a una valutazione d'impatto per il riesame delle procedure di prova, al fine di riflettere adeguatamente il reale comportamento delle autovetture in materia di emissioni di CO_2. Questa iniziativa sta progredendo con lo sviluppo di una procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri (World Light Duty Test) nell'ambito della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa, ma non è ancora ultimata. In considerazione di ciò, l'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009 stabilisce per il 2020 limiti di emissione misurati in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007 e dell'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008. Quando le procedure di prova saranno state modificate, i limiti di cui all'allegato I dovranno essere adeguati al fine di garantire un rigore comparabile per fabbricanti e categorie di veicoli.

(9) È opportuno adeguare la formulazione dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 443/2009 per garantire che il concetto di imprese collegate sia in linea con le disposizioni del regolamento (CE) n. 139/2004, del 20 gennaio 2004, sul controllo

delle concentrazioni tra imprese[11] e dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione dei veicoli commerciali leggeri nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione per ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli commerciali leggeri[12].

(10) Il regolamento (CE) n. 443/2009 conferisce alla Commissione competenze di esecuzione in relazione ad alcune disposizioni da esso previste, in conformità delle procedure di cui alla decisione 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999[13]. A seguito dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona, occorre allineare dette competenze agli articoli 290 e 291 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

(11) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del regolamento (CE) n. 443/2009, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze devono essere esercitate nei modi previsti dal regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione[14],

(12) Occorre delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per permetterle di completare le regole sulle deroghe agli obiettivi per le emissioni specifiche, di modificare i requisiti in materia di dati ai fini del monitoraggio delle emissioni di CO_2 e di adattare la formula per il calcolo delle emissioni specifiche di CO_2 riportata nell'allegato I in funzione delle modifiche concernenti il valore della massa del veicolo e il procedimento di regolamentazione delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO_2 di cui al regolamento (CE) n. 715/2007. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche presso esperti. Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati, occorre che la Commissione garantisca contemporaneamente una trasmissione corretta e tempestiva dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

(13) È opportuno mantenere il metodo che prevede di stabilire l'obiettivo sulla base di una relazione lineare tra l'utilità dell'autovettura e il suo obiettivo in materia di emissioni di CO_2, espresso secondo la formula dell'allegato I, in quanto consente di mantenere la diversità del mercato automobilistico e la capacità dei costruttori di rispondere alle differenti esigenze dei consumatori, evitando così distorsioni ingiustificate del mercato.

(14) La Commissione ha valutato la disponibilità di dati relativi all'impronta e la loro utilizzazione in quanto parametro di utilità nella formula nell'allegato I. Questi dati sono disponibili e la loro potenziale utilizzazione è stata esaminata nella valutazione d'impatto. Sulla base di detta valutazione si è concluso che il parametro di utilità impiegato nella formula per il 2020 dovesse essere la massa. Tuttavia i costi inferiori e

---

11 GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1.
12 GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1.
13 GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.
14 GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

i vantaggi della scelta dell'impronta come parametro di utilità dovranno essere considerati in occasione del prossimo riesame.

(15) Occorre modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 443/2009,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 443/2009 è così modificato:

(1) All'articolo 1, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"A decorrere dal 2020 il presente regolamento fissa un obiettivo di 95 g CO_2/km come livello di emissioni medie per il nuovo parco auto misurato in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007 e dell'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008 e relative disposizioni di attuazione, e di tecnologie innovative."

(2) All'articolo 2, è aggiunto il seguente paragrafo 4:

"4. L'articolo 4, l'articolo 8, paragrafo 4, lettere b) e c), l'articolo 9 e l'articolo 10, paragrafo 1, lettere a) e c), non si applicano a un costruttore responsabile, insieme a tutte le imprese ad esso collegate, di un numero di autovetture nuove immatricolate nell'UE inferiore a 500 unità nel precedente anno civile."

(3) All'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), il testo del primo trattino è sostituito dal seguente:

"- il potere di esercitare più della metà dei diritti di voto; o";

(4) Dopo l'articolo 5 è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 5 bis

Supercrediti per l'obiettivo di 95 g di CO_2/km

1. Ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di CO_2, ogni autovettura nuova le cui emissioni specifiche di CO_2 sono inferiori a 35 g CO_2/km sarà contabilizzata come 1,3 autovetture per il periodo compreso tra il 2020 e il 2023 e come 1 autovettura nuova dal 2024 in poi.

2. Il numero massimo di autovetture nuove di cui tener conto nell'ambito dell'applicazione dei coefficienti moltiplicatori di cui al paragrafo 1 per il periodo compreso tra il 2020 e il 2023 non supera un totale cumulativo di 20 000 nuove registrazioni di autovetture per costruttore."

(5) All'articolo 8, il paragrafo 9 è sostituito dal seguente:

"9. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione disposizioni dettagliate concernenti le procedure per il monitoraggio e la comunicazione dei dati di cui al

presente articolo e l'applicazione dell'allegato II. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

La Commissione può adottare atti delegati in conformità dell'articolo 14 *bis* al fine di modificare l'allegato II per quanto riguarda le prescrizioni in materia di dati e i parametri di dati."

(6) All'articolo 9, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione modalità dettagliate concernenti la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2."

(7) L'articolo 11 è così modificato:

a) Al paragrafo 3, l'ultima frase è soppressa.

b) Al paragrafo 4, secondo comma, il testo della lettera b) è sostituito dal seguente:

"b) se la domanda concerne le lettere a) e b) dell'allegato I, punto 1, un obiettivo costituito da una riduzione del 25% sulle emissioni specifiche medie di CO_2 nel 2007 o, se una singola domanda viene presentata con riguardo a un certo numero di imprese collegate, una riduzione del 25% sulle emissioni specifiche medie di CO_2 di tali imprese nel 2007."

c) Al paragrafo 4, secondo comma, è aggiunta la seguente lettera c):

"c) se la domanda concerne la lettera c) dell'allegato I, punto 1, un obiettivo costituito da una riduzione del 45% sulle emissioni specifiche medie di CO_2 nel 2007 o, se una singola domanda viene presentata con riguardo a un certo numero di imprese collegate, una riduzione del 45% sulle emissioni specifiche medie di CO_2 di tali imprese nel 2007."

(8) b) Il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

"8. La Commissione adotta atti delegati in conformità dell'articolo 14 *bis*, che stabilisce norme intese a completare i paragrafi da 1 a 7 del presente articolo, riguardo ai criteri di ammissibilità delle deroghe, al contenuto delle domande nonché al contenuto e alla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO_2."

(9) All'articolo 12, paragrafo 2, la prima frase è sostituita dalla seguente:

"La Commissione adotta disposizioni dettagliate per una procedura volta ad approvare le tecnologie innovative di cui al paragrafo 1 mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2 del presente regolamento."

(10) L'articolo 13 è così modificato:

a) al paragrafo 2, il terzo comma è sostituito dal seguente:

"Tali misure sono adottate mediante atti delegati in conformità dell'articolo 14 *bis*.";

b) Al paragrafo 3, il secondo comma è soppresso.

c) Il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. Entro il 31 dicembre 2014, la Commissione riesamina gli obiettivi per le emissioni specifiche, le modalità e altri aspetti del presente regolamento al fine di stabilire gli obiettivi in materia di emissioni di CO_2 per le autovetture nuove nel periodo successivo al 2020."

d) Il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

"7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 14 *bis* al fine di adeguare la formula di cui all'allegato I per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO_2 di cui al regolamento (CE) n. 715/2007 e al regolamento (CE) n. 692/2008, garantendo nel contempo che i requisiti in materia di riduzione applicabili nell'ambito dalle vecchie e delle nuove procedure di prova garantiscano un rigore comparabile per fabbricanti e autoveicoli di diversa utilità."

(11) L'articolo 14 è sostituito dal seguente:

"Articolo 14
Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato sui cambiamenti climatici istituito dall'articolo 9 della decisione n. 280/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011."

(12) È inserito il seguente articolo 14 *bis*:

"Articolo 14 *bis*
Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8, paragrafo 9, secondo comma, all'articolo 11, paragrafo 8, all'articolo 13, paragrafo 2, terzo comma e all'articolo 13, paragrafo 7, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [data di entrata in vigore del presente regolamento].

3. La delega di potere di cui di cui all'articolo 8, paragrafo 9, secondo comma, all'articolo 11, paragrafo 8, all'articolo 13, paragrafo 2, terzo comma e all'articolo 13, paragrafo 7, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o

dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. Un atto delegato adottato in virtù dell'articolo 8, paragrafo 9, secondo comma, dell'articolo 11, paragrafo 8, dell'articolo 13, paragrafo 2, terzo comma e dell'articolo 13, paragrafo 7, entra in vigore solo se non è stata manifestata alcuna obiezione dal Parlamento europeo o dal Consiglio entro un termine di due mesi dalla notifica dell'atto al Parlamento europeo e al Consiglio, oppure se, prima della scadenza di tale periodo, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione della loro intenzione di non formulare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio."

(13) All'allegato I, punto 1, è aggiunta la seguente lettera c):

"c) a partire dal 2020:

emissioni specifiche di $CO_2 = 95 + a \times (M - M_0)$

dove:

M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

M_0 = il valore adottato a norma dell'articolo 13, paragrafo 2

a = 0,0333."

Articolo 2

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 Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente