



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 28.10.2009  
COM(2009)593 definitivo

2009/0173 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri**

{SEC(2009) 1454}

{SEC(2009) 1455}

## RELAZIONE

### Contesto della proposta

- Motivazione e obiettivi della proposta

Il mercato interno è costituito da uno spazio senza frontiere interne in cui deve essere garantita la libera circolazione di merci, persone, servizi e capitali.

L'obiettivo ultimo della 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 climatici<sup>1</sup>, è quello di stabilizzare le concentrazioni di gas serra nell'atmosfera a un livello tale da escludere qualsiasi pericolosa interferenza delle attività umane sul sistema climatico. Per conseguire tale obiettivo la temperatura superficiale media annua del pianeta non dovrebbe superare di oltre 2 °C i livelli del periodo pre-industriale. Il quarto rapporto di valutazione dell'IPCC mostra che, per conseguire tale obiettivo, le emissioni globali di gas serra devono stabilizzarsi entro il 2020. Il Consiglio europeo del marzo 2007 si è impegnato risolutamente ad abbattere le emissioni complessive di gas serra della Comunità di almeno il 20% entro il 2020 rispetto al 1990 e del 30% a condizione che altri paesi sviluppati s'impegnino a realizzare riduzioni comparabili e che i paesi in via di sviluppo economicamente più avanzati contribuiscano adeguatamente in funzione delle proprie capacità. Il pacchetto su Clima ed energia approvato nel dicembre dello scorso anno ha tradotto questi obiettivi in legge. La decisione n. 406/2009/CE stabilisce una riduzione media del 10% rispetto ai livelli del 2005 nei settori che non rientrano nel sistema UE di scambio delle quote di emissione, compresi i trasporti su strada. Una delle implicazioni di tali impegni è la necessità che tutti gli Stati membri riducano in modo significativo le emissioni del trasporto su strada.

I veicoli commerciali leggeri sono utilizzati prevalentemente dalle imprese, comprese le piccole e medie imprese, e attualmente rappresentano circa il 12% del parco autoveicoli. I servizi forniti dai veicoli commerciali leggeri sono indispensabili per soddisfare i nostri fabbisogni quotidiani. Il trasporto su strada è inoltre una fonte importante di occupazione e di crescita in molte regioni dell'UE; l'uso dei veicoli a motore presenta però anche un forte impatto a livello di cambiamenti climatici. La quota rappresentata dai veicoli commerciali leggeri rispetto alle immatricolazioni totali del parco veicoli leggeri (composto da autovetture e veicoli commerciali leggeri) è aumentata costantemente dal 1995 al 2007. La riduzione media delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri tra il 2002 e il 2007 è stata pari allo 0,4-0,5% l'anno; inoltre questi miglioramenti estremamente limitati a livello di consumi sono stati controbilanciati da un aumento della domanda di trasporto e della dimensione dei veicoli. Se da un lato l'UE nel suo complesso ha abbattuto le emissioni di gas serra di circa il 9% nel periodo 1990-2007, con emissioni in diminuzione nei settori diversi dai trasporti, le emissioni di CO<sub>2</sub> del trasporto su strada sono invece aumentate del 29%. A fronte dei notevoli sviluppi della tecnologia dei motori, in particolare per quanto riguarda il risparmio del carburante che significa anche minori emissioni di CO<sub>2</sub>, è però aumentata la domanda di trasporto e la dimensione dei veicoli, mentre sono ancora scarsi i risultati ottenuti nel realizzare l'obiettivo comunitario di 120 g CO<sub>2</sub>/km fissato per le emissioni medie del nuovo parco auto.

---

<sup>1</sup> GUL 33 del 7.2.1994, pag. 11.

L'obiettivo della presente proposta è ridurre progressivamente le emissioni medie di CO<sub>2</sub> prodotte dai veicoli commerciali leggeri a 175 g CO<sub>2</sub>/km a partire dal 2014 fino al 2016. In tal senso rientra nell'approccio integrato proposto dalla Commissione e contribuisce a ridurre le emissioni di 10 g CO<sub>2</sub>/km per arrivare all'obiettivo comunitario di 120 g CO<sub>2</sub>/km come stabilito nella comunicazione COM(2007) 19.

La definizione di obiettivi comunitari per i veicoli commerciali leggeri nuovi è indispensabile per evitare la frammentazione del mercato interno che potrebbe derivare dall'adozione di provvedimenti differenti nei diversi Stati membri. Gli obiettivi comunitari offrono ai costruttori una maggiore certezza in termini di pianificazione e una maggiore flessibilità nell'adempimento degli obblighi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> rispetto a quelle offerte da obiettivi di riduzione stabiliti a livello nazionale.

La definizione di norme di emissioni del CO<sub>2</sub> per i veicoli commerciali leggeri nuovi si rivela necessaria per impedire il rischio di un vuoto regolamentare derivante da una certa sovrapposizione tra le immatricolazioni delle autovetture e quelle dei veicoli commerciali leggeri. Attualmente, infatti, molti veicoli omologati come autovetture sono immatricolati come veicoli commerciali leggeri, spesso per beneficiare di una riduzione delle tasse automobilistiche o di incentivi fiscali di altro genere. Anche se l'ambito di applicazione della legislazione in materia di autovetture (come la presente proposta) è legato al tipo di veicolo così com'è omologato (a prescindere da come viene poi immatricolato), l'assenza di una normativa sui veicoli commerciali leggeri potrebbe comportare un grave rischio, e cioè che il mercato tenda ad omologare le autovetture di maggiori dimensioni come veicoli commerciali leggeri. In tal caso, questi veicoli ad emissioni elevate non rientrerebbero nell'ambito delle norme di emissione del CO<sub>2</sub>.

Scopo del presente regolamento è incentivare l'industria automobilistica ad investire in nuove tecnologie. Il regolamento promuove attivamente l'innovazione ecocompatibile e tiene conto della futura evoluzione tecnologica. In tal modo si rafforza la competitività dell'industria europea e si crea un maggior numero di posti di lavoro qualificati.

- Contesto generale

La Commissione ha adottato la prima strategia comunitaria per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nel 1995. La strategia era imperniata su tre pilastri: impegni volontari dell'industria automobilistica ad abbattere le emissioni delle autovetture, migliore informazione dei consumatori e promozione, mediante misure fiscali, di automobili a basso consumo di carburante.

Nelle sue conclusioni del 10 ottobre 2000, il Consiglio "Ambiente" ha invitato la Commissione a studiare misure per la riduzione delle emissioni di gas serra prodotte dai veicoli commerciali leggeri. 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 CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e una comunicazione su un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo – CARS 21 ("le comunicazioni"). Questi due testi sottolineavano che, in assenza di altri provvedimenti, non sarebbe stato possibile conseguire l'obiettivo comunitario fissato per il 2012 per le emissioni medie delle auto nuove (120 g CO<sub>2</sub>/km). Le comunicazioni proponevano pertanto l'adozione di un approccio integrato per realizzare l'obiettivo comunitario, anticipando che la Commissione intendeva proporre un quadro legislativo a tal fine incentrato su due elementi: la riduzione obbligatoria delle emissioni di CO<sub>2</sub> ottenuta

migliorando la tecnologia dei motori al fine di raggiungere l'obiettivo di 130 g CO<sub>2</sub>/km per la media del parco auto nuovo e la riduzione di altri 10 g CO<sub>2</sub>/km, o un valore equivalente se necessario sotto il profilo tecnico, con ulteriori migliorie tecnologiche. Tali provvedimenti comprendevano il miglioramento del consumo di carburante dei veicoli commerciali leggeri.

Nelle comunicazioni veniva inoltre evidenziato che il quadro legislativo volto ad attuare l'obiettivo medio relativo al parco veicoli dovesse essere concepito in modo che gli obiettivi di riduzione fissati fossero neutri sul piano della concorrenza oltre che socialmente equi e sostenibili, considerata la diversità delle imprese automobilistiche europee, evitando qualsiasi distorsione indebita della concorrenza tra i costruttori. Il quadro legislativo dovrebbe essere compatibile con gli obiettivi generali di riduzione delle emissioni della Comunità.

Nel maggio del 2007 il Consiglio "Competitività" ha sostenuto "un approccio integrato, quale proposto dalla Commissione, per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli a motore", insistendo sul fatto che "tutti gli attori devono contribuire alla riduzione delle emissioni nocive per il clima"<sup>2</sup>.

Inoltre, il 28 giugno 2007 il Consiglio ha invitato la Commissione a presentare una proposta sul miglioramento del consumo di carburante dei veicoli commerciali leggeri<sup>3</sup>.

- Disposizioni vigenti nel settore della proposta

Direttiva 2004/3/CE<sup>4</sup> che modifica le direttive 70/156/CEE e 80/1268/CEE per quanto riguarda la misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e il consumo di carburante dei veicoli N1.

- Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione

La proposta è conforme ai tre pilastri della strategia di Lisbona, posto che disposizioni più rigorose in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> e risparmio di carburante dovrebbero incentivare lo sviluppo e l'applicazione di nuove tecnologie ambientali; queste a loro volta potrebbero favorire le esportazioni di tecnologie e veicoli ad alto valore aggiunto verso i mercati emergenti, dove il petrolio scarseggia, promuovendo così un'occupazione altamente qualificata in Europa.

La proposta dà inoltre un contributo alla nuova strategia per lo sviluppo sostenibile adottata dal Consiglio europeo nel giugno 2006 visto che incentiva una mobilità più sostenibile. Una maggiore sostenibilità dei trasporti permetterebbe inoltre di conseguire altri obiettivi connessi allo sviluppo sostenibile: particolarmente evidente è infatti il nesso tra trasporti e cambiamenti climatici, salute pubblica, conservazione delle risorse naturali e consumo energetico.

Gli obiettivi della proposta serviranno anche a realizzare l'obiettivo comunitario di ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 20% entro il 2020, considerato l'importante contributo dato dai trasporti alle emissioni prodotte dai settori economici che non rientrano nel sistema UE di scambio delle quote di emissione. La proposta è inoltre compatibile e complementare al regolamento (CE) n. 443/2009 che definisce le norme di emissione del CO<sub>2</sub> per le autovetture.

---

<sup>2</sup> Conclusioni del Consiglio "Competitività" adottate il 21-22 maggio 2007 (9671/07).

<sup>3</sup> Conclusioni del Consiglio "Ambiente" adottate il 28 giugno 2007 (11483/07).

<sup>4</sup> Direttiva 2004/3/CE, GU L 49 del 19.2.2004, pag. 36.

La proposta attuerà una misura concreta per conseguire gli obiettivi e rafforzerà così la posizione di guida dell'UE in materia di cambiamenti climatici nella fase preparatoria della conferenza delle Nazioni Unite sul clima che si terrà a Copenaghen nel dicembre 2009.

## 1. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

- Consultazione delle parti interessate

### Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale dei partecipanti

Il processo di consultazione dei soggetti interessati ha compreso una consultazione pubblica via internet e due riunioni.

- Tra maggio e luglio 2007 è stata organizzata una consultazione pubblica via internet che doveva raccogliere i pareri di tutti gli interessati e del pubblico sull'attuazione della nuova strategia finalizzata a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri; quest'ultima comprendeva provvedimenti per ridurre le emissioni dei veicoli commerciali leggeri. La maggior parte delle risposte ottenute durante la consultazione è disponibile nel sito: [http://ec.europa.eu/reducing\\_co2\\_emissions\\_from\\_cars/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm)
- Al fine di integrare la consultazione via internet la Commissione ha organizzato due riunioni, rispettivamente il 2 settembre 2008 e il 9 marzo 2009. Le riunioni hanno offerto ai soggetti direttamente interessati dalla legislazione in preparazione (industria automobilistica, fornitori, ONG ambientaliste, parti sociali e Stati membri) l'opportunità di illustrare le rispettive posizioni. Agli allegati II e III della valutazione d'impatto che accompagna la proposta sono accluse le sintesi delle due riunioni.

È stato inoltre realizzato uno studio esterno finalizzato ad esaminare le possibili soluzioni normative per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri e un altro studio costituito da due rapporti: *Assessment of options for the legislation on CO<sub>2</sub> emissions from light commercial vehicles*<sup>5</sup> (Valutazione delle opzioni per la legislazione sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri) e *Assessment with respect to long term CO<sub>2</sub> emission targets for passenger cars and vans*<sup>6</sup> (Valutazione in materia di obiettivi a lungo termine per le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei furgoni). Lo studio rientrava nell'ambito di un progetto intitolato *Impacts of regulatory options to reduce CO<sub>2</sub> emissions from cars, in particular on car manufacturers* (Impatto delle opzioni normative volte a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture, in particolare sui costruttori automobilistici) svolto nell'ambito del contratto quadro ENV.C.5/FRA/2006/0071 (richiesta di servizio ENV C5/GK/ak/D(2007)17850). L'analisi delle soluzioni strategiche alternative si basa sui risultati dello studio.

I contributi dei soggetti interessati sono stati presi in considerazione nella valutazione delle varie opzioni possibili di regolamentare le emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dai veicoli commerciali leggeri, in particolare per quanto riguarda la concezione della legislazione, i possibili effetti indesiderati e le implicazioni per la concorrenza nel mercato automobilistico, per la competitività industriale globale e per l'ambiente. Gli esperti esterni sono stati consultati per

---

<sup>5</sup> Il rapporto è disponibile sul sito Europa al seguente indirizzo:  
[http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/final\\_report\\_lcv\\_co2\\_250209.pdf](http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/final_report_lcv_co2_250209.pdf)

<sup>6</sup> Il rapporto è disponibile sul sito Europa al seguente indirizzo:  
<http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/Report%20LT%20targets.pdf>

valutare le varie opzioni disponibili, compresi gli aspetti sollevati durante il processo di consultazione (il contraente esterno ha partecipato a varie audizioni pubbliche).

#### Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

Le informazioni raccolte nell'ambito della consultazione degli interessati hanno contribuito alla definizione del sistema proposto. La relazione sulla valutazione d'impatto che correde la proposta riporta le modalità precise dell'esercizio.

- Raccolta e utilizzazione dei pareri degli esperti

#### Settori scientifici/di competenza interessati

1) Esperti dell'industria automobilistica, compresi i costruttori, e 2) esperti nel campo della modellazione provenienti da società di consulenza esterne.

#### Metodologia utilizzata

Modellazione, con modelli matematici formali e calcoli basati su dati statistici.

#### Principali organizzazioni ed esperti consultati

Amministrazioni pubbliche, associazioni industriali, sindacali, ambientaliste e di consumatori e consulenti esterni.

#### Sintesi dei pareri pervenuti e utilizzati

Le consulenze esterne sono servite a valutare le implicazioni delle varie opzioni possibili per conseguire gli obiettivi della proposta; tali opzioni e le rispettive implicazioni sono descritte nella valutazione d'impatto che correde la proposta.

#### Metodi utilizzati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

Lo studio svolto come base per la valutazione d'impatto e tutte le attività precedenti ad esso connesse saranno consultabili al seguente sito web:

[http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_studies.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm)

- Valutazione dell'impatto

La valutazione d'impatto ha esaminato cinque opzioni principali.

Le prime due opzioni considerate consistevano nel definire una curva lineare in grado di fornire il valore di emissione del CO<sub>2</sub> che un determinato veicolo deve raggiungere in funzione della sua "utilità" (massa), affinché (1) nel 2012 e (2) nel 2013-2015 la media dei veicoli commerciali leggeri nuovi possa raggiungere l'obiettivo di 175 g CO<sub>2</sub>/km.

Le due opzioni successive si basavano sullo stesso obiettivo (175 g CO<sub>2</sub>/km) e sugli stessi anni (rispettivamente il 2012 e il 2013-2015), ma sulla base di una curva lineare in grado di fornire il valore del CO<sub>2</sub> da raggiungere in funzione di un'"utilità" alternativa, cioè l'area del pianale.

La quinta e ultima opzione è quella di chiedere ai costruttori di garantire una riduzione predeterminata (in percentuale) rispetto al 2007 corrispondente alla riduzione necessaria per raggiungere l'obiettivo di 175 g CO<sub>2</sub>/km nel 2012-2015.

Nella valutazione d'impatto sono stati esaminati vari meccanismi flessibili, compresa la possibilità di calcolare la media su tutto il parco auto e il raggruppamento di costruttori, oltre al meccanismo adottato per garantire l'osservanza. Oltre alle cinque opzioni citate, sono stati analizzati vari livelli di obiettivi a lungo termine che vanno dai 160 ai 125 g CO<sub>2</sub>/km per il 2020.

Infine, sono stati valutati approfonditamente i potenziali impatti economici, sociali e ambientali. Le opzioni sono esaminate in maniera esauriente nella valutazione d'impatto che corredata la proposta, che sarà disponibile al seguente indirizzo:

[http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_home.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm)

- Sintesi delle misure proposte

La proposta fa seguito alla strategia comunitaria finalizzata a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri e integra il regolamento (CE) n. 443/2009 (che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove). La proposta è finalizzata a ridurre l'impatto dei veicoli leggeri sul clima, garantendo che le emissioni specifiche medie dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nella Comunità non superino i 175 g CO<sub>2</sub>/km. Questo obiettivo sarà introdotto gradualmente a partire dal 1° gennaio 2014 e il parco veicoli commerciali leggeri nuovi sarà interamente conforme a partire dal 2016.

La data iniziale fissata per lo standard di emissione del CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri è compatibile con i tempi di adozione, da parte della Commissione, della proposta di regolamento che definisce norme analoghe per le autovetture a partire dal 2012. Ciò fa pensare che la norma per i veicoli commerciali leggeri potrà entrare in vigore a partire dal 2014. Oltre ad includere nel regolamento (CE) n. 443/2009 l'obiettivo di lungo termine di 95 g/km a partire dal 2020, la presente proposta fissa l'obiettivo di 135 g/km che i veicoli commerciali leggeri dovranno raggiungere a partire dal 2020, a condizione che risulti fattibile in base ai risultati della valutazione d'impatto aggiornati.

La proposta è caratterizzata dai seguenti elementi centrali.

- La proposta si applica ai veicoli commerciali leggeri di categoria N1 con una massa di riferimento non superiore a 2 610 kg e ai veicoli ai quali viene estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007. I veicoli di categoria N2 e M2 con una massa di riferimento conforme al precedente criterio saranno presi in considerazione ai fini del monitoraggio e la loro completa integrazione nel sistema sarà valutata in occasione di un riesame.
- La proposta fissa obiettivi per le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> prodotte dai veicoli commerciali leggeri nuovi nella Comunità in funzione della loro massa. Tali obiettivi riguarderanno le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>, espresse in g/km, dei veicoli commerciali leggeri nuovi di ogni costruttore immatricolati nell'UE ogni anno; i costruttori possono costituire un raggruppamento per realizzare gli obiettivi fissati; in tal caso il raggruppamento sarà considerato come un unico costruttore al fine di determinare il rispetto degli obiettivi.

- La proposta include incentivi per la rapida diffusione commerciale di veicoli commerciali a basse emissioni concedendo supercrediti a carattere provvisorio.
- La proposta contiene disposizioni atte a promuovere le innovazioni eco-compatibili (cioè tecnologie di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> che non vengono catturate dal ciclo di prova nel quale vengono misurate le emissioni di CO<sub>2</sub>). In base a tale disposizione, dalla media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di ogni costruttore è possibile detrarre fino a 7 g/km per le tecnologie innovative che riducono le emissioni, sulla base di dati verificati in maniera indipendente.
- Gli Stati membri saranno tenuti a rilevare i dati sui veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel loro territorio e a riferirli alla Commissione che li utilizzerà per valutare la conformità agli obiettivi.
- Se un costruttore non consegue l'obiettivo dovrà versare un'indennità per le emissioni in eccesso. Tale indennità sarà calcolata moltiplicando il numero di g CO<sub>2</sub>/km che il costruttore ha emesso in più rispetto all'obiettivo per il numero di veicoli di nuova immatricolazione e per l'indennità per le emissioni in eccesso calcolata in funzione dell'anno e della distanza rispetto all'obiettivo da conseguire.
- La proposta prevede obiettivi alternativi di riduzione delle emissioni per i costruttori responsabili di meno di 22 000 veicoli immatricolati nell'UE per anno civile.
- Gli obiettivi stabiliti nel regolamento si fondano sulle migliori conoscenze attualmente disponibili, riguardanti in particolare la probabile evoluzione del parco veicoli in relazione all'incremento autonomo della massa che si registrerà da qui al 2014.

## **2. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

- Base giuridica

L'articolo 175 del trattato CE è la base giuridica più adatta visto che la proposta ha l'obiettivo principale di garantire un livello elevato di protezione della salute e dell'ambiente riducendo le emissioni medie di CO<sub>2</sub> prodotte dai veicoli commerciali leggeri.

- Principio di sussidiarietà

Il principio di sussidiarietà si applica in quanto la proposta non rientra nella competenza esclusiva della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in maniera sufficiente dagli Stati membri per i motivi di seguito indicati.

Visti la necessità di evitare l'insorgenza di ostacoli al mercato unico, il carattere transfrontaliero dei cambiamenti climatici e le possibili variazioni tra le emissioni medie nazionali di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri nuovi nei vari Stati membri, questi ultimi non sarebbero in grado di attuare misure nazionali tali da garantire il raggiungimento di emissioni medie di 175 g CO<sub>2</sub>/km in tutta l'UE.

L'azione comunitaria conseguirà con maggiore efficacia gli obiettivi della proposta per i motivi indicati di seguito.



È più facile intervenire in maniera armonizzata per ridurre l'impatto dei veicoli commerciali leggeri sui cambiamenti climatici se si adotta una legislazione a livello comunitario. La definizione di obiettivi per le emissioni di CO<sub>2</sub> di questi veicoli a livello comunitario evita la frammentazione del mercato interno e offre ai costruttori una maggiore flessibilità per ottenere le necessarie riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> nel rispettivo parco veicoli nuovo all'interno della Comunità rispetto a strategie specifiche finalizzate a conseguire obiettivi nazionali specifici di riduzione.

La presente proposta si limita a definire gli obiettivi dei costruttori per il conseguimento di un'emissione media del nuovo parco veicoli commerciali leggeri pari a 175 g CO<sub>2</sub>/km, senza prescrivere misure complementari (quali incentivi fiscali) che gli Stati membri potrebbero adottare e che potrebbero contribuire all'obiettivo globale di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli stradali.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

- Principio di proporzionalità

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per le ragioni che si illustrano di seguito.

La proposta si limita a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi di un corretto funzionamento del mercato interno, garantendo contemporaneamente un livello elevato di tutela dell'ambiente.

La proposta è proporzionata all'obiettivo globale dell'UE con riferimento al protocollo di Kyoto e definisce obiettivi di riduzione sostenibili ed equi sotto il profilo sociale e neutri dal punto di vista della concorrenza che corrispondono alla diversità dell'industria automobilistica europea ed evitano distorsioni ingiustificate della concorrenza tra costruttori.

La proposta prevede l'attuazione di un sistema di monitoraggio molto simile a quello già messo in atto dagli Stati membri per le autovetture e che si è rivelato molto efficiente per verificare l'attuazione della strategie sul CO<sub>2</sub> e le autovetture.

- Scelta dello strumento:

Strumento proposto: regolamento.

Altri strumenti non sarebbero adeguati per i motivi che seguono.

La proposta di regolamento si basa su un'analisi accurata delle opzioni disponibili in grado di ottenere dei risultati nella riduzione delle emissioni specifiche medie dei veicoli commerciali leggeri nell'UE. Questo tipo di strumento è già stato adottato per le autovetture; per garantire un quadro legislativo coerente di attuazione dell'approccio integrato è opportuno utilizzare lo stesso approccio anche per i veicoli commerciali leggeri.

Un regolamento è lo strumento più adatto perché è in grado di garantire il rispetto immediato delle disposizioni in esso contenute senza che sia necessario recepirle nell'ordinamento giuridico degli Stati membri. L'obiettivo comunitario si applica a tutta la Comunità ed è pertanto necessaria un'impostazione uniforme in tutti gli Stati membri. L'armonizzazione serve inoltre ad evitare distorsioni della concorrenza che potrebbero avere ripercussioni sul mercato interno.

- Incidenza sul bilancio

L'attuazione del regolamento proposto in questa sede andrà di pari passo con l'attuazione del regolamento (CE) n. 443/2009 sulle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture in quanto i due strumenti presentano caratteristiche comuni quali la verifica dei risultati ottenuti dai costruttori rispetto agli obiettivi di riduzione del CO<sub>2</sub> e, ove necessario, l'applicazione di indennità per le emissioni in eccesso contemplate nella normativa. Le spese già previste nell'ambito del programma LIFE+ sono ritenute sufficienti, soprattutto perché il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha dimensioni limitate rispetto a quello delle autovetture. La nuova proposta sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri non richiede pertanto l'erogazione di risorse finanziarie supplementari.

- Abrogazione di disposizioni vigenti

L'adozione della proposta non comporta l'abrogazione di norme vigenti.

### **3. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI**

- Riesame/revisione/cessazione dell'efficacia

La proposta include una clausola di riesame.

- Spazio economico europeo

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

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> 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, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>7</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>8</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>9</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) L'obiettivo ultimo della 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 climatici<sup>10</sup>, è quello di stabilizzare le concentrazioni di gas serra nell'atmosfera a un livello tale da escludere qualsiasi pericolosa interferenza delle attività umane sul sistema climatico. Per conseguire tale obiettivo la temperatura superficiale media annua del pianeta non dovrebbe superare di oltre 2 °C i livelli del periodo pre-industriale. Il quarto rapporto di valutazione dell'IPCC mostra che, per conseguire tale obiettivo, le emissioni globali di gas serra devono stabilizzarsi entro il 2020. Il Consiglio europeo dell'8-9 marzo 2007 si è impegnato risolutamente ad abbattere le emissioni complessive di gas serra della Comunità di almeno il 20% entro il 2020 rispetto al 1990 e del 30% se altri paesi sviluppati s'impegnano a realizzare riduzioni comparabili e se i paesi in via di sviluppo economicamente più avanzati contribuiranno adeguatamente in funzione delle proprie capacità.
- (2) Per ottenere le consistenti riduzioni necessarie, è opportuno mettere in atto politiche e misure a livello nazionale e a livello comunitario in tutti i settori dell'economia

---

<sup>7</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>8</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>9</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>10</sup> GU L 33 del 7.2.1994, pag. 11.

comunitaria e non soltanto nei settori dell'industria e dell'energia. La decisione n. 406/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, concernente gli sforzi degli Stati membri per ridurre le emissioni dei gas a effetto serra al fine di adempiere agli impegni della Comunità in materia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2020<sup>11</sup> stabilisce una riduzione media del 10% rispetto ai livelli del 2005 nei settori che non rientrano nel sistema UE di scambio delle quote di emissione istituito dalla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio<sup>12</sup>, compresi i trasporti su strada. 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, comprese quelle prodotte dai veicoli commerciali leggeri. Se le emissioni del trasporto su strada dovessero continuare ad aumentare, metterebbero in serio pericolo le riduzioni ottenute in altri settori ai fini della lotta ai cambiamenti climatici.

- (3) Gli obiettivi comunitari per i nuovi veicoli stradali offrono ai costruttori una maggiore certezza in termini di pianificazione e una maggiore flessibilità nell'adempimento degli obblighi di riduzione di CO<sub>2</sub> rispetto a quelle offerte da obiettivi di riduzione distinti stabiliti a livello nazionale. Nella fissazione dei livelli di emissione occorre tener conto delle implicazioni per i mercati e per 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 e dei costi del carburante.
- (4) Nella comunicazione del 7 febbraio 2007 sui risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri<sup>13</sup> e nella comunicazione su un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo (CARS 21)<sup>14</sup> la Commissione sottolineava che, in assenza di altri provvedimenti, non sarebbe stato possibile raggiungere entro il 2012 l'obiettivo comunitario di 120 g CO<sub>2</sub>/km per il nuovo parco autovetture.
- (5) Le due comunicazioni proponevano pertanto l'adozione di un approccio integrato per conseguire l'obiettivo comunitario medio di emissione di 120 g CO<sub>2</sub>/km per il nuovo parco auto immatricolato nella Comunità entro il 2012 grazie ad un quadro normativo incentrato sulla riduzione obbligatoria delle emissioni di CO<sub>2</sub>, al fine di raggiungere l'obiettivo di 130 g CO<sub>2</sub>/km in media per il nuovo parco auto grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori dei veicoli e un ulteriore abbattimento di 10 g CO<sub>2</sub>/km, o equivalente ove tecnicamente necessario, con miglioramenti tecnologici di altra natura, compreso il miglioramento del consumo di carburante dei veicoli commerciali leggeri.
- (6) Le disposizioni finalizzate ad attuare l'obiettivo di emissione dei veicoli commerciali leggeri devono essere compatibili con il quadro legislativo volto a realizzare gli obiettivi riguardanti le emissioni del nuovo parco auto definiti nel regolamento (CE) 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

---

<sup>11</sup> GU L 140 del 5.6.2009, pag. 136.

<sup>12</sup> GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32.

<sup>13</sup> COM(2007) 19 definitivo.

<sup>14</sup> COM(2007) 22 definitivo.

dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri.

- (7) È opportuno che il quadro normativo per attuare l'obiettivo medio di emissione del nuovo parco veicoli commerciali leggeri stabilisca obiettivi di riduzione neutri dal punto di vista della concorrenza, socialmente equi e sostenibili, che tengano conto delle diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili ed evitino distorsioni ingiustificate della concorrenza tra di essi. Tale quadro dovrebbe inoltre essere compatibile con la finalità generale del conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni della Comunità e dovrebbe essere integrato da altri strumenti maggiormente connessi all'uso, come la differenziazione delle imposte sulle automobili e sull'energia o provvedimenti finalizzati a limitare la velocità dei veicoli commerciali leggeri.
- (8) Per salvaguardare la diversità del mercato dei veicoli commerciali leggeri e la capacità di soddisfare le differenti esigenze dei consumatori, è opportuno definire gli obiettivi di emissione di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri in funzione dell'utilità del veicolo su base lineare. Un parametro opportuno per descrivere l'utilità 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. Inoltre, 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 passo) e il carico utile, onde facilitare valutazioni a lungo termine dell'approccio fondato sull'utilità.
- (9) Il presente regolamento promuove attivamente l'innovazione ecocompatibile e tiene conto della futura evoluzione tecnologica che può promuovere la competitività a lungo termine dell'industria automobilistica europea e creare un maggior numero di posti di lavoro qualificati. Al fine di valutare sistematicamente i miglioramenti apportati dalle innovazioni ecocompatibili in termini di emissioni 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 di tale inclusione.
- (10) Tenendo conto dei costi molto elevati connessi alla ricerca, allo sviluppo e alla produzione per unità delle prime generazioni di tecnologie per veicoli a bassissime emissioni di carbonio da commercializzare dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, esso intende accelerare e agevolare, in via temporanea, il processo di immissione sul mercato comunitario di veicoli a emissioni di carbonio estremamente ridotte durante le fasi iniziali della commercializzazione.
- (11) Per garantire la compatibilità con il regolamento (CE) n. 443/2009 ed evitare abusi, l'obiettivo deve essere applicato ai veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati per la prima volta nella Comunità e che non sono stati precedentemente immatricolati al di fuori della Comunità se non per brevi periodi.
- (12) 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

veicoli<sup>15</sup> 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.

- (13) 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 veicoli nuovo piuttosto che a rispettare gli obiettivi in materia di CO<sub>2</sub> per ogni singolo veicolo. I costruttori dovrebbero pertanto essere tenuti a garantire che le emissioni specifiche medie di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nella Comunità di cui sono responsabili non superino la media degli obiettivi di emissione per tali veicoli. Questo requisito deve essere introdotto gradualmente fra il 2014 e il 2016 per agevolarne la diffusione. Le date sono coerenti con i tempi necessari e con la durata del periodo d'introduzione progressiva stabilite nel regolamento n. 443/2009.
- (14) Per garantire che gli obiettivi rispecchino le specificità dei costruttori di piccole dimensioni e di nicchia e siano compatibili con il potenziale di riduzione delle emissioni dei costruttori medesimi, è opportuno fissare per i costruttori in questione obiettivi di riduzione delle emissioni alternativi che tengano conto del potenziale tecnologico che i veicoli di un determinato costruttore presentano al fine di ridurre le loro emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>, compatibilmente con le caratteristiche dei segmenti di mercato interessati. Tale deroga dovrebbe essere inclusa nella revisione degli obiettivi per le emissioni specifiche di cui all'allegato I, da completare entro l'inizio del 2013.
- (15) La strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri ha istituito un approccio integrato al fine di conseguire l'obiettivo comunitario di 120 g CO<sub>2</sub>/km entro il 2012 e presenta allo stesso tempo una visione a più lungo termine per l'ulteriore riduzione delle emissioni. Il regolamento (CE) n. 443/2009 ribadisce questa visione a più lungo termine definendo come obiettivo per le emissioni medie del nuovo parco auto il valore di 95 g CO<sub>2</sub>/km. Per assicurare la compatibilità con tale approccio e garantire certezza all'industria ai fini della programmazione, è opportuno fissare un obiettivo a lungo termine per le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri per il 2020.
- (16) Per garantire la flessibilità al fine di conseguire gli obiettivi di emissione fissati dal presente regolamento i costruttori possono decidere di costituire un raggruppamento su base aperta, trasparente e non discriminatoria. Quando viene costituito un raggruppamento, gli obiettivi dei singoli costruttori devono essere sostituiti da un obiettivo comune per il raggruppamento che deve essere conseguito collettivamente dai suoi membri.
- (17) Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di cui al presente regolamento occorre un solido meccanismo per garantire l'osservanza.

---

<sup>15</sup> GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

- (18) Le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei nuovi veicoli commerciali leggeri sono misurate in maniera armonizzata all'interno della Comunità secondo la metodologia stabilita dal 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 per la riparazione e la manutenzione del veicolo<sup>16</sup>. Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi del sistema, è opportuno che il rispetto sia valutato facendo riferimento ai dati sulle immatricolazioni dei veicoli nuovi 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 la raccolta e la comunicazione dei dati stessi.
- (19) Secondo la direttiva 2007/46/CE i costruttori hanno l'obbligo di rilasciare un certificato di conformità che deve accompagnare ogni veicolo commerciale leggero nuovo e gli Stati membri devono consentire l'immatricolazione e la messa in circolazione di un veicolo commerciale leggero nuovo soltanto se questo è accompagnato da un certificato di conformità valido. I dati raccolti dagli Stati membri devono essere coerenti con il certificato di conformità rilasciato dal costruttore per il veicolo commerciale leggero nuovo ed essere basati esclusivamente su tale documento. È opportuno creare una banca dati standard comunitaria 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.
- (20) 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 CO<sub>2</sub> 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 1° gennaio 2014. Occorre modulare tale indennità in funzione del grado di scostamento dei costruttori rispetto al loro obiettivo. A fini di coerenza, il meccanismo delle indennità deve essere analogo a quello definito nel regolamento (CE) n. 443/2009. Le indennità per le emissioni prodotte in eccesso dovrebbero essere considerate entrate del bilancio generale dell'Unione europea.
- (21) Le eventuali misure nazionali che gli Stati membri possono mantenere o introdurre ai sensi dell'articolo 176 del trattato, in considerazione della finalità e delle procedure del presente regolamento, devono evitare di imporre sanzioni supplementari o più rigorose ai costruttori che non ottemperano agli obiettivi che devono soddisfare ai sensi del presente regolamento.
- (22) Il presente regolamento deve lasciare impregiudicata la piena applicazione delle regole comunitarie in materia di concorrenza.
- (23) La Commissione deve vagliare nuove modalità per il raggiungimento dell'obiettivo a lungo termine, in particolare per quanto riguarda la pendenza della curva, il parametro di utilità e l'indennità per le emissioni in eccesso.

---

<sup>16</sup> GUL 171 del 29.6.2007, pag. 1.

- (24) La velocità dei veicoli stradali incide profondamente sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. Inoltre, in assenza di limiti di velocità per i veicoli commerciali leggeri, è possibile che la velocità massima costituisca un elemento di concorrenza che potrebbe tradursi in un sovradimensionamento delle unità motrici con le perdite di efficienza che ne conseguono alle velocità più basse. È pertanto opportuno valutare la possibilità di ampliare il campo di applicazione della direttiva 92/6/CEE del Consiglio concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità al fine di includervi i veicoli commerciali leggeri di cui al presente regolamento.
- (25) Le misure necessarie per l'applicazione del presente regolamento devono essere adottate conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione<sup>17</sup>.
- (26) In particolare, la Commissione deve avere la facoltà 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 indennità per le emissioni in eccesso, di adottare disposizioni dettagliate relative alla deroga per taluni costruttori e adeguare l'allegato I onde tener conto dell'evoluzione della massa dei veicoli commerciali leggeri di nuova immatricolazione nella Comunità e di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di cui al regolamento (CE) n. 715/2007. 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.
- (27) Poiché gli scopi dell'intervento prospettato non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni o degli effetti dell'intervento, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

#### **Oggetto e finalità**

1. Il presente regolamento stabilisce i requisiti per i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri nuovi. Il presente regolamento fissa il livello medio delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri nuovi a 175 g CO<sub>2</sub>/km, misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione, da conseguire mediante miglioramenti tecnologici apportati ai veicoli e tecnologie innovative.

---

<sup>17</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).



2. A decorrere dal 2020 il presente regolamento fissa un obiettivo di 135 g CO<sub>2</sub>/km per le emissioni medie dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nella Comunità.

### *Articolo 2*

#### **Ambito d'applicazione**

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore di categoria N1 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e ai veicoli ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 ("veicoli commerciali leggeri"), che siano immatricolati per la prima volta nella Comunità e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio comunitario ("veicoli commerciali leggeri nuovi").
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 presente regolamento non si applica ai veicoli per uso speciale di cui all'allegato II, punto 5, della direttiva 2007/46/CE.

### *Articolo 3*

#### **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- (a) "emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>", per il costruttore, la media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di tutti i veicoli commerciali leggeri che produce;
- (b) "certificato di conformità", il certificato di cui all'articolo 18 della direttiva 2007/46/CE<sup>18</sup>;
- (c) "veicolo completato", veicolo al quale è concessa l'omologazione al termine del procedimento di omologazione in più fasi ai sensi della direttiva 2007/46/CE;
- (d) "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;
- (e) "massa", la massa del veicolo carrozzato in ordine di marcia indicata nel certificato di conformità e definita al punto 2.6 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE;
- (f) "emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>", le emissioni di un veicolo commerciale leggero misurate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e indicate come emissioni massiche di CO<sub>2</sub> (ciclo misto) nel certificato di conformità;

---

<sup>18</sup> GUL 263 del 9.10.2007, pag. 1.

- (g) "obiettivo per le emissioni specifiche", per il costruttore, la media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di tutti i veicoli commerciali leggeri che produce determinata ai sensi dell'allegato I.
4. Ai fini del presente regolamento, per "gruppo di costruttori collegati" si intende un costruttore e le sue imprese collegate. Con riguardo ai costruttori, per "imprese collegate" si intendono:
- (a) le imprese nelle quali il costruttore detiene, direttamente o indirettamente:
    - i) il potere di esercitare più della metà dei diritti di voto; oppure
    - 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; oppure
    - iii) il diritto di gestire gli affari dell'impresa;
  - (b) le imprese che, direttamente o indirettamente, detengono nei confronti del costruttore i diritti o i poteri di cui alla lettera a);
  - (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);
  - (d) le imprese nelle quali il costruttore insieme con una o più delle 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);
  - (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 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 2014, e per ogni anno civile successivo, ogni costruttore di veicoli commerciali leggeri provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dei propri veicoli non superino l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, a norma di detta deroga.

Ai fini di determinare le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di ogni costruttore, sono prese in considerazione le seguenti percentuali di veicoli commerciali leggeri nuovi di ogni costruttore immatricolati nell'anno di riferimento:

- 75% nel 2014,
- 80% nel 2015 e
- 100% a partire dal 2016.

*Articolo 5*  
**Supercrediti**

Per calcolare le emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub>, ogni veicolo commerciale leggero nuovo con emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> inferiori a 50 g CO<sub>2</sub>/km conta come:

- 2,5 veicoli commerciali leggeri nel 2014,
- 1,5 veicoli commerciali leggeri nel 2015 e
- 1 veicolo commerciale leggero a partire dal 2016.

*Articolo 6*  
**Raggruppamento**

1. I costruttori di veicoli commerciali leggeri nuovi, ad eccezione di quelli che beneficiano della deroga di cui all'articolo 10, 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:
  - (a) i costruttori che faranno parte del raggruppamento;
  - (b) il 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 8, per le emissioni prodotte in eccesso nonché
  - (c) la 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 il requisito di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 8, per le emissioni prodotte in eccesso, 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 versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 8, per le emissioni prodotte in eccesso, 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 delle seguenti informazioni:

- (a) emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub>;
  - (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 7, paragrafo 4, per i singoli costruttori nonché per eventuali raggruppamenti.

#### *Articolo 7*

#### **Monitoraggio e comunicazione delle emissioni medie**

1. Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2012, e per ogni anno civile successivo, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nel suo territorio a norma 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.
2. Entro il 28 febbraio di ogni anno, a partire dal 2013, ciascuno 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; tale registro è pubblico. Entro il 30 giugno 2013, e successivamente ogni anno, la Commissione calcola in via provvisoria per ogni costruttore:
  - (a) le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> prodotte nel precedente anno civile;
  - (b) l'obiettivo per le emissioni specifiche dell'anno civile precedente nonché

- (c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> 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 veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati e le relative emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>.

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.
6. La Commissione esamina le notifiche dei costruttori ed entro il 31 ottobre conferma oppure modifica i calcoli provvisori di cui al paragrafo 4.
7. Se, in base ai calcoli di cui al paragrafo 5 relativi all'anno civile 2012 e 2013, alla Commissione risulta che le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore abbiano superato l'obiettivo per le emissioni specifiche, essa ne informa il costruttore.
8. In ciascuno Stato membro l'autorità competente per il rilevamento e la comunicazione dei dati risultanti dal monitoraggio a norma del presente regolamento è l'autorità designata ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 443/2009.
9. La Commissione può adottare modalità di applicazione per il monitoraggio e la comunicazione dei dati di cui al presente articolo e per l'applicazione dell'allegato II secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2.

La Commissione può modificare l'allegato II alla luce dell'esperienza acquisita nell'applicazione del presente regolamento. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 3.

10. Gli Stati membri inoltre, in conformità del presente articolo, raccolgono e trasmettono i dati relativi all'immatricolazione di veicoli di categoria M2 e N2 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e di veicoli ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007.

#### *Articolo 8*

#### **Indennità per le emissioni in eccesso**

1. Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2014 e per ogni anno civile successivo per il quale le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore superano l'obiettivo per le emissioni specifiche, 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:

- (a) dal 2014 al 2018:
- i) per le emissioni in eccesso di oltre 3 g CO<sub>2</sub>/km:
- $$((\text{emissioni in eccesso} - 3) \times 120\text{€} + 45 \text{€}) \times \text{numero di veicoli commerciali leggeri nuovi}$$
- ii) per le emissioni in eccesso comprese tra > 2 g CO<sub>2</sub>/km e ≤ 3 g CO<sub>2</sub>/km:
- $$((\text{emissioni in eccesso} - 2) \times 25 \text{€} + 20 \text{€}) \times \text{numero di veicoli commerciali leggeri nuovi}$$
- iii) per le emissioni in eccesso comprese tra > 1 g CO<sub>2</sub>/km e ≤ 2 g CO<sub>2</sub>/km:
- $$((\text{emissioni in eccesso} - 1) \times 15 \text{€} + 5 \text{€}) \times \text{numero di veicoli commerciali leggeri nuovi}$$
- iv) per le emissioni in eccesso ≤ 1 g CO<sub>2</sub>/km:
- $$\text{emissioni in eccesso} \times 5 \text{€} \times \text{numero di veicoli commerciali leggeri nuovi}$$
- (b) a partire dal 2019:
- $$(\text{emissioni in eccesso} \times 120 \text{€}) \times \text{numero di veicoli commerciali leggeri nuovi.}$$

Ai fini del presente articolo si intende per:

"emissioni in eccesso", il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del costruttore e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile o parte dell'anno civile cui si applicano gli obblighi di cui all'articolo 4, arrotondato al terzo decimale più vicino, tenendo conto delle riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> determinate da tecnologie innovative approvate a norma dell'articolo 11, e

"numero di veicoli commerciali leggeri nuovi", il numero di veicoli commerciali leggeri nuovi che il costruttore produce e che sono stati immatricolati in quel periodo in base ai criteri di introduzione progressiva di cui all'articolo 4.

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

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 3.

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

### *Articolo 9*

#### **Pubblicazione dei risultati raggiunti dai costruttori**

1. Entro il 31 ottobre del 2013 e successivamente entro il 31 ottobre di ogni anno, la Commissione pubblica un elenco nel quale, per ogni costruttore, vengono indicati:
  - (a) l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile precedente;
  - (b) le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> nell'anno civile precedente;
  - (c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> nell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quell'anno;
  - (d) le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi nella Comunità nell'anno civile precedente e
  - (e) la massa media per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi nella Comunità nell'anno civile precedente.
2. Dal 31 ottobre 2014, 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 10*

#### **Deroghe per determinati costruttori**

1. Un costruttore di un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nella Comunità inferiore a 22 000 unità per anno civile può presentare una domanda di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato in base all'allegato I se:
  - (a) non è parte di un gruppo di costruttori collegati; oppure
  - (b) fa parte di un gruppo di costruttori collegati che è responsabile in totale di un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nella Comunità inferiore a 22 000 unità per anno civile; oppure
  - (c) è parte di un gruppo di costruttori collegati, ma gestisce i propri impianti di produzione e il centro di progettazione.
2. La deroga chiesta a norma del paragrafo 1 può essere concessa per una durata massima di cinque anni civili. La domanda è presentata alla Commissione e riporta:
  - (a) il nome del costruttore e l'indicazione della persona che lo rappresenta;
  - (b) la documentazione attestante che il costruttore risponde ai requisiti necessari per beneficiare della deroga di cui al paragrafo 1;
  - (c) informazioni sui veicoli commerciali leggeri nuovi costruiti, comprese la massa e le relative emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e
  - (d) un obiettivo per le emissioni specifiche coerente con il potenziale di riduzione del costruttore, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione

delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di veicoli commerciali leggeri prodotti.

3. Qualora ritenga che il costruttore soddisfi le condizioni necessarie per beneficiare della deroga chiesta a norma del 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 CO<sub>2</sub> e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di veicoli commerciali leggeri prodotti, la Commissione concede la deroga. La deroga si applica a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo alla data di concessione della deroga.
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 4 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 raggiunga il proprio obiettivo per le emissioni specifiche, la Commissione impone al costruttore un'indennità per le emissioni in eccesso quale prevista all'articolo 8.
7. La Commissione può adottare disposizioni dettagliate per l'applicazione dei paragrafi da 1 a 6, relative, tra l'altro, all'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe, al contenuto delle domande di deroga nonché al contenuto e alla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 3.

8. Le domande di deroga, comprese le informazioni a supporto della stessa, le notifiche ai sensi del paragrafo 4, le revoche a norma del paragrafo 5 e qualsiasi imposizione di un'indennità per le emissioni in eccesso ai sensi del paragrafo 6 e le misure adottate a norma del paragrafo 7, sono messe a disposizione del pubblico, fatto salvo il regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione.

#### *Articolo 11*

#### **Innovazioni ecocompatibili**

1. Su richiesta di un fornitore o un costruttore, si esaminano i risparmi di CO<sub>2</sub> realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative. Il contributo totale di tali tecnologie intese a ridurre l'obiettivo per le emissioni specifiche di un produttore può giungere ad un massimo di 7 g CO<sub>2</sub>/km.



2. Entro il 31 dicembre 2012 la Commissione adotta le disposizioni dettagliate in vista di una procedura volta ad approvare tali tecnologie innovative secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2. Tali disposizioni dettagliate si basano sui seguenti criteri per le tecnologie innovative:
  - (a) il fornitore o il costruttore deve essere responsabile dei risparmi di CO<sub>2</sub> realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative;
  - (b) le tecnologie innovative devono fornire un contributo comprovato alla riduzione di CO<sub>2</sub>;
  - (c) le tecnologie innovative non devono essere interessate dal normale ciclo di prova relativo alla misurazione del CO<sub>2</sub> o dalle disposizioni obbligatorie dovute ad ulteriori misure complementari nel rispetto della riduzione di 10 g CO<sub>2</sub>/km di cui all'articolo 1 del regolamento (CE) n. 443/2009 o essere obbligatorie in virtù di altre disposizioni del diritto comunitario.
3. Un fornitore o un costruttore che chiede 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 approvata, 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 Commissione approva la riduzione realizzata sulla base dei criteri di cui al paragrafo 2.

#### *Articolo 12*

#### **Riesame e presentazione di relazioni**

1. Entro il 31 ottobre 2016 e, successivamente, ogni tre anni, sono adottate misure per modificare l'allegato I in modo tale che il dato M<sub>0</sub> ivi riferito risulti essere la massa media dei veicoli commerciali leggeri nuovi dei tre precedenti anni civili.

Queste misure entrano in vigore per la prima volta il 1° gennaio 2018 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 13, paragrafo 3.

2. La Commissione inserisce i veicoli commerciali leggeri nel riesame delle procedure di misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> a norma dell'articolo 13, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 443/2009.

A decorrere dalla data di applicazione della procedura rivista per la misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, le tecnologie innovative non vengono più approvate secondo la procedura di cui all'articolo 11.

3. La Commissione inserisce i veicoli commerciali leggeri nel riesame della direttiva 2007/46/CE a norma dell'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 443/2009.

4. Entro il 1° gennaio 2013 la Commissione completa una revisione degli obiettivi per le emissioni specifiche di cui all'allegato I e delle deroghe di cui all'articolo 10, con l'obiettivo di definire:

- le modalità per raggiungere in modo efficace sotto il profilo dei costi un obiettivo a lungo termine di 135 g CO<sub>2</sub>/km entro l'anno 2020, a condizione che risulti fattibile in base ai risultati della valutazione d'impatto aggiornata, e
- gli aspetti dell'attuazione di detto obiettivo tra cui l'indennità per le emissioni in eccesso.

Sulla base di una tale revisione e della sua valutazione d'impatto, che comprendono una valutazione globale degli effetti sull'industria automobilistica e sulle industrie che da essa dipendono, la Commissione, se del caso:

- formula una proposta per modificare il presente regolamento nel modo più neutro possibile dal punto di vista della concorrenza, oltre che socialmente equo e sostenibile,
- conferma l'integrazione nel presente regolamento dei veicoli di categoria N2 e M2 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e dei veicoli cui è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 3.

5. Entro il 2014 la Commissione, al termine di una valutazione d'impatto, pubblica una relazione sulla disponibilità di dati relativi all'impronta e al carico utile, in quanto parametri di utilità per determinare gli obiettivi per le emissioni specifiche e, se del caso, presenta una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio ai fini della modifica dell'allegato I.

6. 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 delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 3.

7. La Commissione riesamina, entro il 2015, il metodo per la determinazione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli completati di cui all'allegato II, parte B, punto 7, ed eventualmente presenta una proposta di modifica del suddetto allegato al Parlamento europeo e al Consiglio.

*Articolo 13*  
**Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 8 della decisione 93/389/CEE.
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 a 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 14*  
**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 Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il Presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*

## ALLEGATO I

### OBIETTIVI PER LE EMISSIONI SPECIFICHE DI CO<sub>2</sub>

1. Le emissioni specifiche indicative di CO<sub>2</sub> di ciascun veicolo commerciale leggero, misurate in grammi per chilometro, sono determinate con le seguenti formule:

(a) Dal 2014 al 2017:

$$\text{emissioni specifiche indicative di CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0)$$

dove:

M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

$$M_0 = 1706,0$$

$$a = 0,093$$

(b) A partire dal 2018:

$$\text{emissioni specifiche indicative di CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0)$$

dove:

M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

M<sub>0</sub> = valore adottato a norma dell'articolo 12, paragrafo 1

$$a = 0,093$$

2. L'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore in un determinato anno civile è calcolato come la media delle emissioni specifiche indicative di CO<sub>2</sub> di ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nell'anno civile interessato di cui egli è il costruttore.

**ALLEGATO II**  
**MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI**

**A. RILEVAMENTO DEI DATI SUI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI E DETERMINAZIONE DELLE INFORMAZIONI SUL MONITORAGGIO DEL CO<sub>2</sub>**

1. Per l'anno che ha inizio il 1° gennaio 2011 e per ogni anno successivo, ciascuno Stato membro registra, per ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nel suo territorio, i dati seguenti:

- (a) costruttore;
- (b) tipo, variante e versione;
- (c) emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> (g/km);
- (d) massa (kg);
- (e) passo (mm);
- (f) carreggiata (mm);
- (g) carico utile (in kg).

2. I dati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità del veicolo commerciale leggero cui si riferiscono. Se per un veicolo commerciale leggero 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 CO<sub>2</sub> sia per la benzina sia per il carburante gas, gli Stati membri utilizzano solo il valore misurato per il gas.

3. Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2011 e per ogni anno civile successivo, ciascuno Stato membro determina, per ogni costruttore, secondo i metodi descritti nella parte B:

- (a) il numero complessivo di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel loro territorio;
- (b) le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>, secondo quanto indicato al punto 2 della parte B del presente allegato;
- (c) la massa media, secondo quanto indicato al punto 3 della parte B del presente allegato;
- (d) per ciascuna variante di ciascuna versione di ciascun tipo di veicolo commerciale leggero nuovo:
  - i) il numero complessivo di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel suo territorio, secondo quanto indicato al punto 4 della parte B del presente allegato;

- ii) le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>;
- iii) la massa;
- iv) l'impronta del veicolo, secondo quanto indicato al punto 5 della parte B del presente allegato;
- v) il carico utile.

**B. METODOLOGIA PER ACCERTARE I DATI DI MONITORAGGIO DELLE EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> PRODOTTE DAI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI NUOVI**

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.

1. Numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati ( $N$ ).

Gli Stati membri determinano il numero di veicoli commerciali leggeri nuovi ( $N$ ) immatricolati nel loro territorio nell'anno di monitoraggio interessato, ( $N$ ).

2. Emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri nuovi ( $S_{ave}$ )

Le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel territorio di uno Stato membro nell'anno di monitoraggio ( $S_{ave}$ ) sono calcolate dividendo la somma delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di ciascun veicolo nuovo,  $S$ , per il numero di autovetture nuove,  $N$ .

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

3. Massa media dei veicoli commerciali leggeri nuovi

La massa media di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel territorio di uno Stato membro nell'anno di monitoraggio ( $M_{ave}$ ) è calcolata dividendo la somma della massa di ciascun veicolo nuovo,  $M$ , per il numero di veicoli nuovi,  $N$ .

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

4. Distribuzione dei veicoli commerciali leggeri nuovi per versione

Per ciascuna versione di ciascuna variante di ciascun tipo di veicolo commerciale leggero nuovo, è necessario registrare il numero di veicoli di nuova immatricolazione, la massa dei veicoli, le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e l'impronta del veicolo.

5. Impronta

L'impronta di un veicolo è calcolata moltiplicando il passo del veicolo per la sua carreggiata.

6. Carico utile

Per "carico utile del veicolo" s'intende la differenza tra la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile a norma dell'allegato III della direttiva 2007/46/CE e la massa del veicolo.

7. Emissioni specifiche dei veicoli completati

Le emissioni specifiche dei veicoli completati sono determinate a norma della direttiva 2004/3/CE. Se tale valore non è disponibile, le emissioni specifiche di un veicolo completato sono considerate pari al valore più elevato delle emissioni specifiche di tutti i veicoli completi dello stesso tipo del veicolo incompleto sul quale si basa il veicolo completato e che sono stati immatricolati nell'UE nello stesso anno di monitoraggio; per "tipo di veicolo" s'intende la definizione di cui all'articolo 3 della direttiva 2007/46/CE. Se i valori relativi alle emissioni specifiche di tutti i veicoli completi sono più di tre si applica il secondo valore più elevato.

**C. FORMATO PER LA COMUNICAZIONE DEI DATI**

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 di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati	Emissioni specifiche medie di CO <sub>2</sub> (g/km)	Massa media (kg)	Impronta media (m <sup>2</sup> )	Carico utile medio (kg)
(Costruttore 1)	...	...	...	...	...
(Costruttore 2)	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
<b>Totale tutti costruttori</b>	...	...	...	...	...

Dati dettagliati a livello del costruttore:

Anno	Costruttore	Tipo di veicolo commerciale leggero	Variante	Versione	Categoria di veicolo omologato	Categoria di veicolo immatricolato	Marca	Nome commerciale	Tecnologia innovativa o gruppo di tecnologie innovative <sup>19</sup>	Totale nuove immatricolazioni totali	Emissioni specifiche di CO <sub>2</sub> (g/km)	Consumo di idrogeno (g/km)	Consumo elettrico (Wh/km)	Massa (kg)	Impronta (m <sup>2</sup> )	Carico utile medio (kg)	Riduzione emissioni mediante tecnologie innovative <sup>20</sup>
anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 1)	(denominazione della variante 1)	(denominazione della versione 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...



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

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