

XVI legislatura

Atto comunitario n. 5

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (COM (07) 856 def.)

n. 12/DN
7 ottobre 2008



servizio affari
internazionali
del Senato

ufficio dei rapporti
con le istituzioni
dell'Unione europea



**Unione
Europea**

Senato della Repubblica
Servizio affari internazionali
Ufficio per i rapporti con le istituzioni dell'Unione europea

XVI legislatura

Atto comunitario n. 5

**Proposta di regolamento del
Parlamento europeo e del Consiglio che
definisce i livelli di prestazione in
materia di emissioni delle autovetture
nuove nell'ambito dell'approccio
comunitario integrato finalizzato a
ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli
leggeri (COM (07) 856 def.)**

Dossier n. 12/DN
7 ottobre 2008

A cura di Luca Briasco
con la collaborazione di Tommaso Amico di Meane

XVI Legislatura
Dossier

Servizio affari internazionali

Direttore

Maria Valeria Agostini

tel. 06 6706_2405

Consigliere parlamentare

Rappresentante permanente del Senato

presso l'Unione Europea

Beatrice Gianani _0032 2 284 2297

Segretario parlamentare

Documentarista

Federico Pommier Vincelli

_3542

Segreteria

Grazia Fagiolini

_2989

Simona Petrucci

_3666

Fax 06 6706_4336

Ufficio dei Rapporti con gli Organismi Internazionali

(Assemblee Nato e Ueo) fax 06 6706_4807

Consigliere parlamentare capo ufficio

Alessandra Lai

_2969

Segretario parlamentare Documentarista

Elena Di Pancrazio

_3882

Coadiutori parlamentari

Nadia Quadrelli

_2653

Laura E. Tabladini

_3428

Monica Delli Priscoli

_4707

Ufficio per le Relazioni

Interparlamentari

(Assemblee Consiglio d'Europa, Osce, Ince)

fax 06 6865635

Consigliere parlamentare capo ufficio

Stefano Filippone Thaulero

_3652

Segretario parlamentare Documentarista

Giuseppe Trezza

_3478

Coadiutori parlamentari

Daniela Farneti

_2884

Antonella Usiello

_4611

Ufficio dei Rapporti con le Istituzioni dell'Unione Europea

Segreteria

_2891

fax 06 6706_3677

Consigliere parlamentare capo ufficio

Roberta d'Addio

_2027

Consigliere

Davide A. Capuano

_3477

Segretari parlamentari Documentaristi

Patrizia Borgna

_2359

Luca Briasco

_3581

Viviana Di Felice

_3761

Coadiutori parlamentari

Marianna Guarino

_5370

Silvia Perrella

_2873

Antonia Salera

_3414

Unità Operativa Attività di traduzione e interpretariato

fax. 06 6706 4336

Segretario parlamentare

Interprete Coordinatore

Paola Talevi

_2482

Coadiutore parlamentare

Adele Scarpelli

_4529

Segretari parlamentari Interpreti

Alessio Colarizi Graziani

3418

Patrizia Mauracher

_3397

Claudio Olmeda

_3416

Cristina Sabatini

_2571

Angela Scaramuzzi

_3417

INDICE

NOTA ILLUSTRATIVA	Pag.	i
Atto comunitario n. 5: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO ₂ dei veicoli leggeri (COM (07) 856 def.)	"	1
Emendamenti di compromesso alla proposta di regolamento votati dalla Commissione ambiente del Parlamento europeo il 25 settembre 2008	"	39
Parlamento europeo, Comunicato stampa relativo alla riunione della Commissione ambiente del Parlamento europeo del 25 settembre 2008 (in lingua francese)	"	53

NOTA ILLUSTRATIVA

1. Introduzione

La Convenzione quadro delle Nazioni unite sui cambiamenti climatici, approvata a nome della Comunità europea con decisione del Consiglio il 15 dicembre 1993, ha imposto a tutte le Parti di elaborare ed attuare programmi nazionali e, ove opportuno, regionali contenenti misure volte ad attenuare i cambiamenti climatici. In tale quadro si inserisce la Decisione del Consiglio del marzo 2007 relativa alla strategia comunitaria al 2020 su energia e clima, cui ha fatto seguito la formulazione, il 23 gennaio 2008, di un pacchetto di provvedimenti attuativi da parte della Commissione compatibili con una riduzione del 20% delle emissioni di CO₂ nel periodo 1990-2020 indipendentemente dall'esito del negoziato internazionale in corso (cosiddetto "pacchetto energia"). Dopo mesi di acceso dibattito, il **19 dicembre 2007 la Commissione europea ha pubblicato la proposta di regolamento per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle auto nuove: si tratta della prima legislazione europea per il controllo delle emissioni di CO₂ delle auto**, dopo oltre 10 anni di politica comunitaria basata su accordi volontari tra Commissione e produttori.

Nonostante il progressivo miglioramento dell'indicatore di CO₂/km a livello di settore, la media 2006, calcolata sul venduto nell'UE, è di 159,2 g CO₂/Km, a fronte di un obiettivo volontario di 140. Il trasporto su strada rappresenta attualmente la seconda fonte di emissioni di gas serra nell'UE; quasi il 12% delle emissioni complessive di biossido di carbonio (CO₂) in Europa proviene dalle autovetture, ed i progressi della tecnologia automobilistica sono stati di fatto neutralizzati dall'incremento della domanda di trasporto e dalla potenza sempre maggiore dei veicoli. Tra il 1995 e il 2004, l'UE ha abbattuto le emissioni di gas serra di circa il 5%, ma nello stesso periodo la presenza di CO₂ proveniente dal trasporto su strada è aumentata del 26%.

La proposta di regolamento in esame ha l'obiettivo di definire i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove immatricolate nella Comunità, garantendo il corretto funzionamento del mercato interno e contribuendo ad attuare un approccio comunitario integrato volto a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri. L'obiettivo di **120 g CO₂/km** prevede il raggiungimento di una **media sul venduto pari a 130 g CO₂/km dal 2012**, da ottenere tramite miglioramenti delle tecnologie veicolari misurabili con il ciclo di tipo approvato, mentre i **restanti 10 g CO₂/km** saranno conseguiti con misure complementari ispirate all'approccio integrato. Tali misure non vengono

specificate dalla Commissione ma comprendono, oltre all'utilizzo di biocarburanti, l'impiego di pneumatici ad attrito ridotto, la riduzione della resistenza all'avanzamento, i sistemi di controllo della pressione dei pneumatici, l'efficienza dei sistemi di condizionamento dell'aria e gli indicatori del cambio di velocità.

La definizione di un pacchetto di misure armonizzate a livello comunitario è indispensabile per evitare la frammentazione del mercato interno che potrebbe derivare dall'adozione di differenti misure nei singoli Stati membri. Obiettivi europei offrono ai costruttori di autovetture certezze maggiori in termini di pianificazione ed una maggiore flessibilità nell'adempimento dei *target* di riduzione delle emissioni di CO₂, rispetto a quelle offerte da obiettivi di riduzione stabiliti a livello nazionale. La proposta di regolamento in esame si ispira, dunque, alla necessità di bilanciare meglio gli sforzi richiesti ai vari settori dell'economia europea per ridurre le emissioni, coinvolgendo il settore dei trasporti, ma anche alla finalità di ridurre la dipendenza energetica dall'estero e a quella di stimolare la *leadership* tecnologica dell'industria UE rafforzando la sua posizione competitiva nel contesto globale. Tutto ciò promuovendo attivamente l'innovazione ecocompatibile e creando occupazione altamente qualificata, in linea sia con gli obiettivi di competitività, crescita e occupazione individuati dalla Strategia di Lisbona, sia con la mobilità più sostenibile incentivata dalla nuova strategia per lo sviluppo adottata dal Consiglio europeo nel giugno 2006.

La proposta di regolamento sul CO₂, alla luce anche della strategia comunitaria su energia e clima per il periodo post-Kyoto varata dal Consiglio nel marzo 2007, può essere considerata come un banco di prova decisivo per la mitigazione dei fattori antropici che influiscono sull'incremento del riscaldamento climatico.

2. Contenuto della proposta di regolamento

La proposta di regolamento in questione si propone l'**obiettivo settoriale** di un livello medio delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove a 130 g CO₂/Km "*da conseguire grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori, [e che] sarà completato da altre misure, volte a realizzare, nell'ambito dell'approccio comunitario integrato, una riduzione supplementare di 10 g/kg*". Il regolamento si applica ai **veicoli di categoria M1 aventi una massa di riferimento fino a 2610 kg** e ai veicoli ai quali è estesa l'omologazione, "*che siano immatricolati per la prima volta nella Comunità e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio comunitario*" (art. 2).

Per quanto riguarda l'**obiettivo per i singoli produttori**, la Commissione stabilisce degli obiettivi differenziati dal 2012 sulla base del criterio del peso

delle auto: maggiore il peso medio delle auto vendute dal produttore nell'UE, più blando l'obiettivo e, viceversa minore il peso medio, più stringente l'obiettivo, che si colloca ben di sotto della media di settore dei 130 g/kg¹. I costruttori hanno, inoltre, facoltà di costituire un **raggruppamento** (un *pool*), purché esso sia realizzato in "*modo aperto, trasparente e non discriminatorio*". In questo caso "*il raggruppamento sarà considerato come un unico costruttore*" al fine di determinare il rispetto degli obiettivi (art. 5), consentendo, di fatto, ai produttori con emissioni specifiche superiori al proprio obiettivo di compensare le emissioni in eccedenza con quelle in credito di altri produttori, mitigando in questo modo le sanzioni economiche previste dal regolamento. Di converso, i produttori con quote in avanzo potranno usufruire, tramite gli accordi di *pooling*, di risorse finanziarie che potranno essere utilizzate per intensificare ulteriormente gli investimenti finalizzati alla riduzione delle emissioni specifiche. Dal 2010 ciascuno Stato membro registrerà le informazioni relative ad ogni vettura nuova immatricolata nel suo territorio, mentre la Commissione europea, nella sua funzione monitoratrice, manterrà un registro dei dati trasmessi dagli Stati ed entro il 30 giugno 2011 calcolerà in via provvisoria per ogni costruttore:

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

La Commissione comunicherà ad ogni costruttore e renderà pubblico il calcolo provvisorio che lo riguarda, ed attenderà due mesi per la notifica di eventuali errori nei dati (art. 6). A partire dal 2012, la Commissione imporrà al costruttore o, nel caso di un raggruppamento, al responsabile del raggruppamento, di versare **un'indennità** per le eventuali emissioni in eccesso rispetto al suo obiettivo per le emissioni specifiche di quell'anno. L'indennità è pari a: 20 euro per g CO2/Km, relativamente alle emissioni in eccesso nell'anno 2012; 35 euro, nell'anno 2013; 60 euro, nell'anno 2014; 95 euro, nell'anno 2015 e successivi (art. 7).

¹ Per ciascuna autovettura nuova (cfr. Allegato 1 della proposta di regolamento in esame), le emissioni specifiche di CO2 consentite, misurate in grammi per chilometro, sono determinate con la seguente formula: emissioni specifiche di CO2 consentite = 130 + a × (M - M0) dove:

M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

M0 = 1289,0 × f

f = (1 + AMI)⁶

Incremento autonomo della massa (AMI) = 0 %

a = 0,0457

Entro il 31 ottobre e successivamente ogni anno, la Commissione pubblicherà un elenco nel quale, per ogni costruttore verranno indicati:

- a) *"l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno precedente;*
- b) *le emissioni specifiche medie di CO2 nell'anno precedente;*
- c) *la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO2 nell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quell'anno;*
- d) *le emissioni specifiche medie di CO2 per tutte le autovetture nuove nella Comunità nell'anno civile precedente"* (art. 8).

Un costruttore di autovetture può presentare domanda di **deroga** (al massimo per un periodo di 5 anni) rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche se: è responsabile di un numero di autovetture nuove immatricolate nella Comunità inferiore a 10.000 unità per anno; non è collegato ad altri costruttori (art. 9).

Nel 2010 la Commissione presenterà una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio nella quale esaminerà i *"progressi realizzati nell'attuazione dell'approccio comunitario integrato"* per la riduzione delle emissioni di CO2 dei veicoli leggeri (art. 10). A partire dallo stesso anno, i costruttori dovranno provvedere ad un'adeguata informazione con etichette, cartelloni e materiale promozionale dove sia indicato *"in quale misura le emissioni di CO2 di un'autovettura messa in vendita si discostino dal rispettivo obiettivo"* (art. 11).

Il regolamento in questione, che beneficia del sostegno dell'attuale strumento finanziario comunitario per l'ambiente (art. 13), *"entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ed è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri"* (art. 15).

Per quanto attiene al rispetto del **principio di sussidiarietà**, si osserva che la proposta sul CO2 non rientra tra le competenze esclusive dell'Unione; d'altro canto, la Commissione sostiene che un'azione a livello di Unione europea, piuttosto che di un singolo paese, scoraggia gli ostacoli al mercato unico, impedisce la frammentazione del mercato interno ed offre ai costruttori maggiore flessibilità per ottenere le necessarie riduzioni delle emissioni di CO2. A ciò si aggiunga la natura transfrontaliera dei fenomeni di cambiamento climatico e la possibilità di istituire un unico ed uniforme sistema di monitoraggio delle emissioni a livello UE. Si tenga in considerazione, infine, che tale proposta di regolamento vuole limitarsi alla definizione degli obiettivi dei costruttori per il conseguimento di un'emissione media del nuovo parco auto pari a 130g CO2/km, senza prescrivere misure complementari (disposizioni in materia di pubblicità o incentivi fiscali) che gli Stati membri possono adottare e che contribuirebbero all'obiettivo globale di riduzione delle emissioni di CO2 delle auto.

Rispetto al **principio di proporzionalità**, la Commissione osserva che la proposta si limita ad indicare un quadro di misure necessarie al conseguimento degli obiettivi per un corretto funzionamento del mercato interno, garantendo contemporaneamente un livello elevato di tutela dell'ambiente. È garantito il rispetto degli obiettivi assegnati all'UE dal protocollo di Kyoto ed i traguardi di riduzione individuati sono sostenibili ed equi sotto il profilo sociale oltre che neutri dal punto di vista della concorrenza, nel rispetto della diversità dell'industria automobilistica europea e senza distorsioni ingiustificate del mercato dei costruttori.

3. Recenti sviluppi

Il 25 settembre 2008 la Commissione Ambiente del Parlamento europeo ha votato, sulla base della relazione dell'europarlamentare Guido Sacconi (PSE), una serie di emendamenti alla proposta di regolamento sulle emissioni di CO₂. Di seguito si presentano le proposte emendative più rilevanti, che corrispondono ad altrettanti testi di compromesso, e sulle quali sostanzialmente si articolerà il dibattito europeo fino alla votazione in plenaria del testo emendato, prevista **entro la fine del 2008**, e quindi il negoziato in codecisione con il Consiglio.

Il raggiungimento di un accordo sul regolamento comunitario pare, ad oggi, una soluzione non certo scontata. Infatti, "sono numerosi i punti della proposta di regolamento che contrappongono gli interessi in gioco e che impediscono l'individuazione di soluzioni che richiedono necessariamente il coinvolgimento di tutti gli attori coinvolti: l'industria, gli Stati, i consumatori e tutti i cittadini europei. Alcuni punti del progetto di regolamento sono cruciali per il futuro dell'**industria italiana** che, a fronte di una **posizione di primato in termini di CO₂/Km** (i dati dicono che *FIAT* nel 2007 ha emesso in media 137 CO₂/Km contro i 161,7 di *Volkswagen*, 176,7 di *BMW* e 188,4 di *Mercedes*), e di un **trend di forte miglioramento nello scorso decennio** (*FIAT* tra il 1997 ed il 2007 ha ridotto le emissioni del 18,8%, mentre *Volkswagen* non raggiunge il 5%), rischia un trattamento fortemente penalizzante nel contesto di un massiccio sforzo di efficientamento energetico delle tecnologie veicolari richiesto all'intera industria in tempi relativamente brevi"². Questi, comunque, i testi di compromesso votati, con esito difforme, dalla Commissione Ambiente:

² "La proposta di regolamento per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle auto: contenuti, analisi e proposte per una posizione italiana", *Studio ISAT (Istituto per le Scelte Ambientali e Tecnologiche) in collaborazione con gli Amici della Terra. Sintesi*, p. 5. I dati citati hanno fonte l'elaborazione ISAT in base a dati *JATO Dynamics 2008* e *T&E 2006*.

Compromesso 1 (approvato dalla Commissione Ambiente)

Mantenendo l'obiettivo di 120 g CO₂/km entro il 2012, propone un ulteriore obiettivo a lungo termine fissato ad un livello non superiore ai **95 g CO₂/km entro l'inizio del 2020**. Tale emendamento implica una serie di adeguamenti (sostanzialmente si tratta dell'aggiornamento di date e termini di scadenza) rispetto alla *proposta di regolamento* (art. 4) e al *riesame e presentazione di relazioni* (art. 10), ed incarica la Commissione di presentare il relativo progetto entro il 31 dicembre 2014.

Compromesso 2 (respinto)

Propone l'inserimento di misure transitorie che permettano alle industrie automobilistiche di adeguarsi **progressivamente ed entro il 2015** ai livelli di emissioni specifiche (l'art. 7 non emendato indicava il termine del 2012). Sono richiesti obiettivi intermedi per ciascun produttore, che è vincolato al rispetto dei suoi parametri CO₂ per il 70% del proprio parco macchine nel 2012 e 2013; 80% nel 2014 e 100% nel 2015. Inoltre, anzichè di applicare alle case inadempienti delle multe progressive nel tempo (art. 7), si propone una **quota fissa di 50 euro per ogni grammo di CO₂ in eccesso** e si incentiva l'UE ad investire i ricavi nella promozione di mezzi di trasporto eco-sostenibili e ad emissioni zero.

Compromesso 3 (approvato)

Riguardo ai criteri per le *deroghe speciali per i costruttori inadempienti con produzione in serie limitata* (art. 9), si sostituisce il limite massimo di 10000 unità immatricolate per anno con il parametro di rappresentare al massimo lo **0.1% della produzione annuale europea di autovetture**, e si concede ai costruttori che costituiscono dallo 0.1% fino all'1.5% della produzione europea totale la possibilità di poter ottenere un **obiettivo alternativo di riduzione del 25% delle proprie emissioni rispetto ai livelli del 2006**.

Compromesso 4 (approvato)

Propone che la Commissione si concentri sullo studio di **ulteriori ed alternativi parametri**, oltre a quello già utilizzato della massa del veicolo, utili per fissare gli obiettivi di CO₂. Si tratta di prendere in considerazione elementi legati, ad esempio, all'ingombro delle autovetture ed altri parametri che influenzino la produzione di emissioni nocive.

Compromesso 5 (approvato)

Avanza la proposta di promuovere nell'Unione, anche attraverso accordi commerciali, la diffusione di **veicoli a basse emissioni e ad emissioni zero**. A tale scopo, tra 2012 ed il 2016 ciascun veicolo *ultra low carbon* registrato sarà

considerato, ai fini del calcolo delle emissioni specifiche, equivalente a 4 veicoli, per il periodo 2012-2013; 3 volte per il 2014; 2 volte per il 2015. Ciò consente ai produttori di abbassare in modo significativo la media delle loro emissioni.

Compromesso 6 (approvato)

Riguardo agli sconti applicabili ai produttori che dotino le proprie autovetture di “**ecoinnovazioni**” (o **innovazioni ecocompatibili**), ovvero innovazioni tecnologiche con comprovata capacità di offrire un contributo quantificabile alla riduzione delle emissioni di CO₂ che non siano già richieste dalla legislazione comunitaria, si propone; una riduzione fino ad un massimo del 5% del totale delle emissioni calcolate per ogni vettura; un elenco redatto dalla Commissione con la lista delle “ecoinnovazioni” autorizzate ed il corrispettivo quantitativo di emissioni detraibili. La Commissione è incaricata di adottare ulteriori e specifici provvedimenti in materia entro il 30 giugno 2010.

Compromesso 7 (approvato)

Si propende per considerare come **base giuridica** per la proposta di regolamento in questione non l’art. 95 del Trattato CE sul mercato unico, bensì l’**art. 175** relativo alla tutela ambientale e alla salvaguardia della salute umana. In questo senso, si riconosce che la riduzione delle emissioni di CO₂ è un obiettivo ambientale da perseguire a prescindere dai vincoli del mercato interno o della tutela della competitività tra imprese del settore.

La Commissione Ambiente propone, inoltre, di includere nel regolamento **i veicoli con massa di riferimento superiore a 2610 kg** (limite indicato dalla proposta all’art. 1), per evitare che una maggiore flessibilità concessa ai produttori di auto più pesanti a scapito dei produttori di auto più leggere possa avere effetti controproducenti rispetto agli obiettivi sia di riduzione delle emissioni che di contenimento della congestione dei trasporti su strada.



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 19.12.2007
COM(2007) 856 definitivo

2007/0297 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

Il mercato interno comprende uno spazio senza frontiere interne nel quale deve essere garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali.

La Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, approvata a nome della Comunità europea con la decisione 94/69/CE del Consiglio, del 15 dicembre 1993, concernente la conclusione della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici¹, impone a tutte le parti l'obbligo di elaborare e attuare programmi nazionali e, se opportuno, regionali contenenti misure volte ad attenuare i cambiamenti climatici. In questo contesto, nel gennaio 2007 la Commissione ha proposto che l'UE persegua, nell'ambito di negoziati internazionali, un obiettivo di riduzione delle emissioni dei gas serra pari al 30% rispetto ai valori del 1990, che i paesi industrializzati dovranno conseguire entro il 2020, e che si assuma l'impegno risoluto e unilaterale di abbattere le emissioni dei gas serra di almeno il 20% entro il 2020 (rispetto ai valori del 1990)². Il Consiglio e il Parlamento europeo hanno confermato tale obiettivo.

L'assunzione di tali impegni comporta che tutti gli Stati membri sono tenuti a ridurre sensibilmente le emissioni delle autovetture. Le automobili sono un elemento importante della vita quotidiana di molti cittadini europei e l'industria automobilistica è una notevole fonte di occupazione e di crescita in molte regioni dell'UE. L'uso dell'automobile presenta però anche un forte impatto a livello di cambiamenti climatici: le autovetture producono infatti circa il 12% delle emissioni complessive di biossido di carbonio (CO₂) dell'UE, il principale gas serra. Gli sviluppi della tecnologia automobilistica hanno consentito, in particolare, di aumentare il risparmio di carburante del 12,4% tra il 1995 e il 2004; tali progressi sono stati tuttavia annullati soprattutto dall'incremento della domanda di trasporto e dalla maggiore dimensione dei veicoli. Se da un lato l'UE nel suo complesso ha abbattuto le emissioni di gas serra di circa il 5% nel periodo 1990-2004, con emissioni in diminuzione nei settori diversi dai trasporti, le emissioni di CO₂ del trasporto su strada sono invece aumentate del 26%. A fronte dei notevoli sviluppi della tecnologia automobilistica, in particolare per quanto riguarda il risparmio del carburante che significa anche minori emissioni di CO₂, 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 CO₂/km fissato per le emissioni medie del nuovo parco auto.

La proposta mira a garantire il corretto funzionamento del mercato interno delle autovetture stabilendo regole armonizzate per limitare le emissioni medie prodotte nella Comunità dal parco auto nuovo a 130 g CO₂/km entro il 2012. In assenza di armonizzazione, gli Stati membri potrebbero adottare misure unilaterali per migliorare l'efficienza energetica delle automobili e ridurre le emissioni di CO₂, con il grave rischio di mettere a repentaglio il mercato interno. La proposta rientra in un approccio integrato; in tal senso sarà completata da provvedimenti in grado di ridurre le emissioni di altri 10 g CO₂/km per arrivare all'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km come stabilito nella Comunicazione COM(2007) 19.

¹ GU L 33 del 7.2.1994, pag. 11.

² COM(2007) 2.

La definizione di obiettivi a livello comunitario per la nuove autovetture è indispensabile per evitare la frammentazione del mercato interno indotta dall'adozione di misure diverse da parte dei singoli Stati membri. Gli obiettivi comunitari offrono ai costruttori maggiori certezze a livello di pianificazione e maggiore flessibilità per ottenere le necessarie riduzioni delle emissioni di CO₂ rispetto a strategie specifiche finalizzate a conseguire obiettivi nazionali di riduzione. Nello stabilire i livelli di emissione occorre tenere conto delle loro implicazioni per i mercati e la competitività dei costruttori, la promozione dell'innovazione e la riduzione del consumo energetico. Occorre inoltre garantire ai costruttori automobilistici la sicurezza della pianificazione a livello europeo.

Il presente regolamento mira ad istituire incentivi affinché l'industria automobilistica investa nelle nuove tecnologie. Promuove attivamente l'innovazione ecocompatibile e tiene conto degli sviluppi tecnologici futuri. In tal modo, si rafforza la competitività dell'industria europea e si creano posti di lavoro di elevata qualità.

- **Contesto generale**

La Commissione ha adottato la prima strategia comunitaria per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture nel 1995. I principi su cui si basava erano tre: impegni volontari dell'industria automobilistica ad abbattere le emissioni, migliore informazione dei consumatori e promozione di automobili a maggiore risparmio di carburante attraverso misure fiscali. Nel 1998 l'Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA) si era impegnata a ridurre le emissioni medie delle automobili nuove a 140 g CO₂/km entro il 2008; nel 1999 l'associazione coreana dei costruttori automobilistici (KAMA) e quella giapponese (JAMA) avevano assunto un impegno analogo per le auto nuove, puntando a conseguire l'obiettivo dei 140 g CO₂/km entro il 2009.

Il 7 febbraio 2007 la Commissione ha adottato due comunicazioni parallele: una comunicazione sui risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e una comunicazione su un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo - CARS 21 ("le comunicazioni"). Questi due testi mettevano in evidenza i progressi ottenuti per realizzare l'obiettivo dei 140 g CO₂/km entro il 2008/2009, ma sottolineavano che, in assenza di altri provvedimenti, non sarebbe stato possibile conseguire l'obiettivo fissato per il 2012 per le emissioni medie delle auto nuove (120 g CO₂/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 CO₂ ottenuta migliorando la tecnologia dei motori al fine di raggiungere l'obiettivo medio di 130 g CO₂/km per il parco auto nuovo e la riduzione di altri 10 g CO₂/km, o un valore equivalente se necessario sotto il profilo tecnico, con ulteriori migliorie tecnologiche e un uso accentuato dei biocarburanti.

Nelle comunicazioni veniva inoltre evidenziato che il quadro legislativo volto ad attuare l'obiettivo medio relativo al parco auto nuovo 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. Tale quadro dovrebbe inoltre essere compatibile con l'obiettivo globale connesso agli obiettivi di Kyoto dell'UE.

Nel maggio del 2007 il Consiglio "Competitività" ha sostenuto "un approccio integrato, quale proposto dalla Commissione, per la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli a

motore", insistendo sul fatto che "tutti gli attori devono contribuire alla riduzione delle emissioni nocive per il clima" e sottolineando "l'opportunità di un quadro normativo che sia efficiente in termini di costi, assicuri una mobilità alla portata di tutti e contribuisca a mantenere la competitività globale dell'industria automobilistica". Nel giugno del 2007 il Consiglio "Ambiente" ha sollecitato "la Commissione europea a presentare quanto prima, ed entro il 2007, un quadro legislativo per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture (...)".

Entrambe le formazioni del Consiglio, unitamente al Consiglio "Trasporti" del giugno 2007, hanno invitato la Commissione a "configurare il quadro previsto per raggiungere l'obiettivo di emissioni medie di CO₂ del nuovo parco automobilistico venduto nell'EU in base a una dettagliata valutazione di impatto, nel modo più neutro possibile dal punto di vista della concorrenza, oltre che socialmente equo e sostenibile. Il quadro dovrebbe essere strutturato in modo da assicurare che tutti i fabbricanti intensifichino gli sforzi per rendere tutta la loro produzione di veicoli più ecologica in modo efficiente in termini di costi."

Nella risoluzione adottata il 24 ottobre 2007, il Parlamento europeo ha accolto favorevolmente il piano della Commissione sulla legislazione e ha proposto, a sua volta, che gli obiettivi di emissione vincolanti siano applicati sin dal 2011 per far sì che, solo ricorrendo all'evoluzione della tecnologia automobilistica, il nuovo parco auto possa mediamente raggiungere i 125 g CO₂/km entro il 2015. Il Parlamento ha raccomandato di definire gli obiettivi di riduzione in termini di impronta (corrispondente alla larghezza della carreggiata dell'auto moltiplicata per il passo). Ha inoltre insistito sulla seconda fase finalizzata al conseguimento dell'obiettivo a lungo termine: il nuovo parco automobilistico dovrebbe in media emettere 95 g CO₂/km entro il 2020 e auspicabilmente 70 g CO₂/km entro il 2025, previa conferma o riesame di tali valori da parte della Commissione entro il 2016.

Il comportamento dei consumatori incide sulle emissioni complessive delle autovetture; è dunque opportuno informare i consumatori sulla conformità delle autovetture nuove agli obiettivi di emissione. La Commissione adatterà una proposta di modifica della direttiva 1999/94/CE sulle informazioni sul risparmio di carburante fornire ai consumatori. La tassazione delle autovetture è un altro strumento efficace per condizionare le decisioni di acquisto dei consumatori. Una tassazione differenziata per agevolare l'introduzione nel mercato di autovetture a basso consumo di carburante e a basse emissioni di CO₂ potrebbe facilitare il conseguimento dell'obiettivo comunitario. La Commissione ha presentato una proposta di direttiva del Consiglio in materia di tasse relative alle autovetture (COM(2005)261) che prevede tale possibilità imponendo una differenziazione delle tasse in base alle emissioni di CO₂ di ciascuna autovettura, in modo che il gettito della tassazione passi dal 25% al 50%.

Il riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti (COM(2006)314) ha riconfermato gli obiettivi di protezione dell'ambiente e di garanzia della sicurezza energetica, considerando la questione delle emissioni di CO₂ come un elemento centrale.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

Raccomandazione 1999/125/CE della Commissione sulla riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture: <http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/it.pdf>

Raccomandazione 2000/303/CE della Commissione sulla riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture (KAMA):

<http://ec.europa.eu/environment/co2/00303/it.pdf>.

Raccomandazione 2000/304/CE della Commissione sulla riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture (JAMA):

<http://ec.europa.eu/environment/co2/00304/it.pdf>.

Decisione n. 1753/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di controllo della media delle emissioni specifiche di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove: http://ec.europa.eu/environment/co2/001753/001753_it.pdf.

- **Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione**

La proposta è conforme ai tre pilastri della strategia di Lisbona, posto che delle disposizioni più rigorose in materia di emissioni di CO₂ 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. Trasporti più sostenibili permetterebbero inoltre di conseguire altri obiettivi connessi allo sviluppo sostenibile: particolarmente evidente è il nesso tra trasporti e cambiamenti climatici, salute pubblica, conservazione delle risorse naturali e consumo energetico.

2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di quanti hanno risposto

Con le precedenti comunicazioni la Commissione ha avviato, nel 2005-2006, un primo giro di consultazioni pubbliche via internet; è stato inoltre istituito un gruppo di lavoro apposito nell'ambito del Programma europeo per il cambiamento climatico. Il gruppo CARS 21, inoltre, costituito dalle parti interessate, ha riesaminato il ruolo della politica ambientale e delle emissioni di CO₂ al fine di elaborare una politica quadro integrata e trasversale per il settore automobilistico.

Partendo da queste attività sono state avviate altre consultazioni (elencate di seguito) ed è stato realizzato uno studio esterno finalizzato ad esaminare le possibili soluzioni normative per ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri:

- tra il 5 maggio e il 15 luglio 2007 è stata organizzata una consultazione pubblica via internet che doveva raccogliere i pareri di tutti gli interessati e del pubblico su come attuare la nuova strategia sul CO₂ e le automobili;
- oltre alla consultazione via internet la Commissione ha organizzato un'audizione pubblica l'11 luglio 2007, nel corso della quale le parti direttamente interessate dalla legislazione (industria automobilistica, fornitori, ONG ambientaliste, parti sociali e consumatori) hanno avuto la possibilità di esprimere le proprie posizioni.

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 correda la proposta riporta le modalità precise dell'esercizio.

A seguito della consultazione via internet, tra maggio e luglio 2007 alla Commissione sono pervenute 2 390 risposte. I risultati sono consultabili all'indirizzo http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_it.htm; una sintesi dei risultati è inoltre allegata alla valutazione d'impatto che correda la proposta, unitamente alla relazione completa sull'audizione pubblica.

- **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 (per ulteriori informazioni sui documenti di riferimento e considerazioni sui modelli, cfr. allegato I della valutazione d'impatto che correda la proposta).

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 correda 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 ai seguenti siti web:
http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm.

- **Valutazione dell'impatto**

La valutazione d'impatto ha esaminato tre opzioni principali.

La prima consiste nel fissare, per il 2012, lo stesso limite di emissione di CO₂ per ciascun costruttore relativamente alla media del parco auto nuovo, cioè un obiettivo medio di 130 g CO₂/km.

La seconda opzione consiste nel definire una curva lineare in grado di fornire il valore di emissione del CO₂ che una determinata automobile deve raggiungere in funzione della sua "utilità" (massa o impronta), affinché nel 2012 le nuove autovetture possano mediamente raggiungere l'obiettivo di 130 g CO₂/km.

La terza e ultima opzione è quella di chiedere ai costruttori di garantire una riduzione predeterminata (in percentuale) rispetto al 2006 corrispondente alla riduzione necessaria per raggiungere l'obiettivo di 130 g CO₂/km nel 2012.

Per le tre possibilità sono stati esaminati dei meccanismi flessibili, compresa la

possibilità di calcolare la media su tutto il parco auto, il raggruppamento di costruttori e la creazione di un sistema di scambio tra costruttori. Sono stati presi in esame anche vari meccanismi per garantire la conformità. Infine, sono stati valutati approfonditamente i potenziali impatti economici, sociali e ambientali.

Le tre opzioni sono esaminate in maniera esauriente nella valutazione d'impatto che corredata la proposta, che sarà disponibile ai seguenti indirizzi:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm e

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm.

3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

• Sintesi delle misure proposte

La proposta è finalizzata a garantire l'adeguato funzionamento del mercato interno delle autovetture nuove garantendo che le emissioni specifiche medie delle automobili nuove nella Comunità non superino i 130 g CO₂/km a partire dal 2012 in poi.

La proposta è caratterizzata dai seguenti elementi centrali:

- si applica ai veicoli M1 (autovetture);
- fissa obiettivi per le emissioni specifiche di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove nella Comunità in funzione della loro massa;
- stabilisce obiettivi vincolanti per le emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture a partire dal 2012. Tali obiettivi riguarderanno le emissioni specifiche medie di CO₂, espresse in g/km, delle automobili nuove di ogni costruttore immatricolate 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;
- gli Stati membri saranno tenuti a rilevare i dati sulle automobili nuove immatricolate 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 per ogni anno a partire dal 2012. Tale indennità sarà calcolata moltiplicando il numero di g CO₂/km che il costruttore ha emesso in più rispetto all'obiettivo per il numero di nuove auto immatricolate e per l'indennità per le emissioni in eccesso stabilita per l'anno in questione. Tale indennità sarà pari a 20 euro per le emissioni prodotte nel 2012, a 35 euro per le emissioni prodotte nel 2013, a 60 euro per le emissioni prodotte nel 2014 e a 95 euro per le emissioni prodotte nel 2015 e in ogni anno successivo;
- gli obiettivi stabiliti nel presente regolamento si fondano sulle migliori conoscenze attualmente disponibili, riguardanti in particolare la probabile evoluzione del parco auto in relazione all'incremento autonomo della massa che si registrerà da qui al 2012.

• Base giuridica

L'articolo 95 del trattato CE è la base giuridica appropriata, data la necessità di assicurare la parità di trattamento a tutti i soggetti economici presenti nel mercato interno, garantendo in pari tempo un grado elevato di protezione della salute e dell'ambiente.

• Principio di sussidiarietà

Il principio di sussidiarietà si applica in quanto la proposta non rientra tra le competenze esclusive della Comunità.

Gli Stati membri non possono realizzare in maniera sufficiente gli obiettivi della proposta per i motivi di seguito indicati.

Occorre evitare l'insorgenza di ostacoli al mercato unico e considerare il carattere transfrontaliero dei cambiamenti climatici e le importanti variazioni tra le emissioni specifiche medie di CO₂ delle autovetture nuove nei vari Stati membri: dal monitoraggio delle emissioni medie di CO₂ delle autovetture nuove emerge che le emissioni del nuovo parco automobilistico nazionale variano da uno Stato membro all'altro (nel 2006, ad esempio, un'autovettura nuova venduta in Portogallo emetteva mediamente 144 g CO₂/km contro i 187 g CO₂/km della Svezia); di conseguenza, gli Stati membri non sarebbero in grado di mettere in atto misure nazionali tali da garantire il conseguimento della media UE di 130 g CO₂/km.

L'azione comunitaria permetterà di realizzare meglio gli obiettivi della proposta per le ragioni seguenti.

È più semplice intervenire in maniera armonizzata per ridurre l'impatto delle autovetture in termini di cambiamenti climatici se si adotta una legislazione a livello comunitario; la definizione di obiettivi per le emissioni di CO₂ delle auto a livello comunitario evita la frammentazione del mercato interno e offre ai costruttori una maggiore flessibilità per ottenere le necessarie riduzioni delle emissioni di CO₂ nel rispettivo parco auto nuovo all'interno della Comunità rispetto a strategie specifiche finalizzate a conseguire obiettivi nazionali di riduzione.

Da tempo la Comunità ha un obiettivo per l'abbattimento delle emissioni medie di CO₂ delle automobili nuove nella Comunità e il Consiglio e il Parlamento europeo l'hanno invitata a presentare proposte legislative in materia.

La presente proposta si limita a definire gli obiettivi dei costruttori per il conseguimento di un'emissione media del nuovo parco auto pari a 130 g CO₂/km, senza prescrivere misure complementari (disposizioni in materia di pubblicità o incentivi fiscali) che gli Stati membri potrebbero adottare e che potrebbero contribuire all'obiettivo globale di riduzione delle emissioni di CO₂ delle auto, ma che da sole non basterebbero ad ottenere i 130 g CO₂/km previsti.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per le ragioni che seguono.

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 farà riferimento ad un sistema di monitoraggio già esistente istituito in precedenza per seguire l'attuazione della strategia su CO₂ e autovetture.

- **Scelta degli strumenti**

Strumento proposto: regolamento.

Altri strumenti non sarebbero adeguati per le ragioni che seguono.

Il regolamento viene presentato dopo che gli impegni volontari assunti dall'industria automobilistica sono stati ritenuti insufficienti per conseguire i risultati necessari nell'ambito della nuova strategia su CO₂ e autovetture (quadro legislativo di attuazione dell'approccio integrato).

Il regolamento è lo strumento giuridico più adatto perché è in grado di garantire il rispetto immediato delle disposizioni in esso contenute senza che sia necessario recepirlo 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.

4) INCIDENZA SUL BILANCIO

L'attuazione della proposta, dopo l'adozione, richiederà lo stanziamento di risorse a livello di UE per monitorare adeguatamente i risultati ottenuti dai costruttori rispetto agli obiettivi di riduzione del CO₂ fissati ed, eventualmente, per amministrare le indennità introdotte dal testo legislativo per le emissioni prodotte in eccesso; gli eventuali introiti dovranno essere integrati nel bilancio generale dell'UE.

5) INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

- **Abrogazione di disposizioni vigenti**

L'adozione della proposta comporterà l'abrogazione di disposizioni vigenti.

- **Riesame/revisione/cessazione dell'efficacia**

La proposta contiene una disposizione che ne prevede il riesame.

- **Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda una materia che interessa il SEE e andrà quindi ad esso esteso.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri

(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 95,
vista la proposta della Commissione³,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁴,
visto il parere del Comitato delle regioni⁵,
deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁶,
considerando quanto segue:

- (1) Obiettivo del presente regolamento è definire livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove immatricolate nella Comunità che garantiscano il corretto funzionamento del mercato interno e contribuiscano ad attuare l'approccio comunitario integrato volto a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri.
- (2) Il mercato interno comprende uno spazio senza frontiere interne nel quale deve essere garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali. Nel settore automobilistico la Comunità ha realizzato un mercato interno ben funzionante, che ha creato una solida base per la continuità degli scambi intracomunitari di prodotti automobilistici. Occorre armonizzare gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂ per evitare l'applicazione di disposizioni differenti nei diversi Stati membri, per salvaguardare i risultati del mercato interno e per garantire la libera circolazione delle autovetture all'interno della Comunità, assicurando nel contempo un livello elevato di tutela dell'ambiente.
- (3) La Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, approvata a nome della Comunità europea con decisione 94/69/CE del Consiglio, del 15 dicembre 1993, concernente la conclusione della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici⁷ impone a tutte le Parti di elaborare e attuare programmi nazionali e, ove opportuno, regionali contenenti misure volte ad attenuare i cambiamenti climatici. A questo proposito, nel gennaio 2007 la Commissione ha proposto che l'UE persegua, nell'ambito di negoziati internazionali, un obiettivo di riduzione delle emissioni dei gas serra pari al 30% rispetto ai valori del 1990, che i

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁶ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁷ GU L 33 del 7.2.1994, pag. 11.

paesi industrializzati dovranno conseguire entro il 2020, e che si assuma fermamente e unilateralmente l'impegno ad abbattere le emissioni di gas serra di almeno il 20% entro il 2020 (rispetto ai valori del 1990)⁸. Il Consiglio e il Parlamento europeo hanno approvato tale obiettivo.

- (4) Una delle implicazioni di tali impegni è la necessità che tutti gli Stati membri riducano in modo significativo le emissioni delle autovetture. Per ottenere le consistenti riduzioni necessarie, occorre mettere in atto politiche e misure a livello comunitario a livello nazionale in tutti i settori dell'economia comunitaria e non soltanto nei settori dell'industria e dell'energia. Il trasporto su strada è la seconda fonte di emissioni di gas serra nell'UE, ed è un settore in cui le emissioni continuano a crescere. Se il suo impatto sui cambiamenti climatici dovesse continuare ad aumentare, metterebbe in serio pericolo le riduzioni ottenute in altri settori ai fini della lotta ai cambiamenti climatici.
- (5) La definizione di obiettivi comunitari per le autovetture nuove 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 CO₂ rispetto a quelle offerte da obiettivi di riduzione stabiliti a livello nazionale. Nella fissazione dei livelli di emissione occorre tener conto delle implicazioni per i mercati e la competitività dei costruttori, dei costi diretti e indiretti gravanti sulle imprese e dei benefici che si ottengono in termini di promozione dell'innovazione e di riduzione del consumo energetico.
- (6) Il presente regolamento si basa su una procedura consolidata di misurazione e monitoraggio delle emissioni di CO₂ dei costruttori di automobili a livello europeo, in conformità della decisione n. 1753/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 2000, che istituisce un sistema di controllo della media delle emissioni specifiche di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove⁹ ed è importante che la fissazione di obblighi di riduzione delle emissioni di CO₂ continui a garantire ai costruttori di automobili prevedibilità e certezza in termini di pianificazione a livello comunitario per tutto il loro parco auto nuovo all'interno della Comunità.
- (7) Nel 1995 la Commissione ha adottato una strategia comunitaria per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture¹⁰. La strategia era imperniata su tre pilastri: impegni volontari dell'industria automobilistica ad abbattere le emissioni, migliore informazione dei consumatori e promozione, mediante misure fiscali, di automobili a basso consumo di carburante.
- (8) Nel 1998 l'Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA) si è impegnata a ridurre le emissioni medie delle automobili nuove a 140 g CO₂/km entro il 2008 e nel 1999 l'associazione giapponese dei costruttori automobilistici (JAMA) e quella coreana (KAMA) hanno assunto l'impegno a ridurre le emissioni medie delle automobili nuove a 140 g CO₂/km entro il 2009. Tali impegni sono stati riconosciuti nella raccomandazione 1999/125/CE della Commissione del 5 febbraio 1999 sulla riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture (ACEA)¹¹, nella raccomandazione 2000/303/CE della Commissione, del 13 aprile 2000, sulla riduzione

⁸ COM(2007) 2.

⁹ GU L 202 del 10.8.2000, pag. 1.

¹⁰ COM(95) 689 definitivo.

¹¹ C(1999) 107, GU L 40 del 13.2.1999, pag. 49.

delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture (KAMA)¹² e nella raccomandazione 2000/304/CE della Commissione, del 13 aprile 2000, sulla riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture (JAMA)¹³.

- (9) Il 7 febbraio 2007 la Commissione ha adottato due comunicazioni parallele: una comunicazione sui risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri¹⁴ e una comunicazione su un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo - CARS 21¹⁵. Le due comunicazioni mettevano in evidenza i progressi realizzati per conseguire l'obiettivo dei 140 g CO₂/km entro il 2008-2009, ma sottolineavano che, in assenza di altri provvedimenti, non sarebbe stato possibile raggiungere entro il 2012 l'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km.
- (10) Le due comunicazioni proponevano pertanto l'adozione di un approccio integrato per conseguire l'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km entro il 2012 e annunciavano che la Commissione avrebbe presentato in proposito un quadro normativo incentrato sulla riduzione obbligatoria delle emissioni di CO₂, al fine di raggiungere l'obiettivo di 130 g CO₂/km in media per il nuovo parco auto grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori dei veicoli. Coerentemente con l'impostazione seguita nell'ambito degli impegni volontari assunti dai costruttori, tale approccio integrato comprende gli elementi presi in considerazione nella misurazione delle emissioni di CO₂ delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo¹⁶. Un ulteriore abbattimento di 10 g CO₂/km, o equivalente ove tecnicamente necessario, sarà ottenuto con miglioramenti tecnologici di altra natura e con un maggiore ricorso ai biocarburanti. Anche il comportamento dei consumatori incide sulle emissioni complessive delle autovetture; è dunque opportuno informare i consumatori sulla conformità delle autovetture nuove agli obiettivi in materia di emissioni stabiliti dal presente regolamento.
- (11) È opportuno che il quadro normativo per attuare l'obiettivo medio di emissione per il nuovo parco auto stabilisca obiettivi di riduzione neutri dal punto di vista della concorrenza, socialmente equi e sostenibili, che rispettino le diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili ed evitino distorsioni ingiustificate della concorrenza tra i suddetti costruttori. Tale quadro dovrebbe inoltre essere compatibile con la finalità generale del conseguimento degli obiettivi assegnati all'UE dal protocollo di Kyoto e dovrebbe essere integrato da altri strumenti maggiormente connessi all'uso, come la differenziazione delle imposte sulle automobili e sull'energia.
- (12) Per salvaguardare la diversità del mercato automobilistico e la capacità di soddisfare le differenti esigenze dei consumatori, è opportuno definire gli obiettivi di emissione di CO₂ delle autovetture in funzione dell'utilità delle auto su base lineare. Per descrivere l'utilità il parametro più opportuno è la massa, che offre una correlazione soddisfacente con le emissioni attuali e può quindi consentire di fissare obiettivi più realistici e neutri sotto il profilo della concorrenza, senza considerare il fatto che i dati sulla massa sono facilmente reperibili. È tuttavia opportuno raccogliere anche i dati

12 C(2000) 803, GU L 100 del 20.4.2000, pag. 55.

13 C(2000) 801, GU L 100 del 20.4.2000, pag. 57.

¹⁴ COM(2007) 19 definitivo.

¹⁵ COM(2007) 22 definitivo.

16 GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.

sull'altro parametro relativo all'utilità, e cioè l'impronta (ottenuta moltiplicando la carreggiata per il passo), onde facilitare valutazioni a lungo termine dell'approccio fondato sull'utilità. Nella fissazione degli obiettivi occorre tener conto dell'evoluzione prevista della massa delle automobili nuove fino al 2012 ed evitare possibili incentivi ad aumentare la massa dei veicoli al solo fine di ottenere un conseguente innalzamento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂. Nella definizione degli obiettivi per il 2012 sarà pertanto opportuno tener conto della potenziale evoluzione futura dell'incremento autonomo della massa dei veicoli prodotti dai costruttori e venduti nel mercato dell'Unione europea. Infine, la differenziazione degli obiettivi dovrebbe incentivare la riduzione delle emissioni in tutte le categorie di autovetture, anche se occorre riconoscere che le maggiori riduzioni possono essere ottenute per le auto più pesanti.

- (13) Scopo del presente regolamento è incentivare l'industria automobilistica ad investire nelle nuove tecnologie. Il regolamento promuove attivamente l'innovazione ecocompatibile e tiene conto della futura evoluzione tecnologica. In tal modo si rafforza la competitività dell'industria europea e si crea un maggior numero di posti di lavoro qualificati.
- (14) Al fine di garantire la coerenza con l'impostazione adottata nell'ambito della strategia comunitaria su CO₂ e autovetture, soprattutto in relazione agli impegni volontari assunti dalle associazioni dei costruttori, l'obiettivo dovrebbe applicarsi alle autovetture nuove che siano immatricolate per la prima volta nella Comunità e che – salvo un periodo limitato per evitare abusi - non siano state precedentemente immatricolate al di fuori del suo territorio.
- (15) 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 veicoli¹⁷ 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.
- (16) Coerentemente con la politica comunitaria a favore delle persone disabili, è opportuno escludere dal campo di applicazione del presente regolamento i veicoli per uso speciale la cui omologazione è soggetta a requisiti specifici, inclusi i veicoli costruiti specificamente a fini commerciali per permettere l'uso della sedia a rotelle all'interno del veicolo.
- (17) È opportuno che i costruttori dispongano di una certa flessibilità nel decidere come conseguire gli obiettivi definiti dal presente regolamento e siano autorizzati a calcolare la media delle emissioni sull'intero parco auto nuovo piuttosto che a rispettare gli obiettivi in materia di CO₂ per ogni singola autovettura. I costruttori dovrebbero pertanto essere tenuti a garantire che le emissioni specifiche medie di tutte le autovetture nuove immatricolate nella Comunità di cui sono responsabili non superino la media degli obiettivi di emissione per tali autovetture.
- (18) Per garantire una certa flessibilità ai costruttori, questi ultimi possono decidere di costituire un raggruppamento in modo aperto, trasparente e non discriminatorio, al fine di conseguire gli obiettivi fissati dalla presente proposta. L'accordo per la costituzione

17 GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

di un raggruppamento non dovrebbe avere durata superiore a cinque anni, ma può essere rinnovato. In caso di costituzione di un raggruppamento, si considera che i costruttori abbiano realizzato gli obiettivi di cui al presente regolamento quando le emissioni medie del raggruppamento nel suo complesso non superano gli obiettivi in materia di emissioni del raggruppamento stesso.

- (19) Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di cui al presente regolamento occorre un solido meccanismo per garantire il rispetto degli obblighi.
- (20) Le emissioni specifiche di biossido di carbonio delle autovetture nuove sono misurate in maniera armonizzata all'interno della Comunità secondo la metodologia stabilita dal regolamento (CE) n. 715/2007. Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi, è opportuno che il rispetto di tale regime sia valutato facendo riferimento ai dati sulle immatricolazioni delle autovetture nuove nella Comunità rilevati dagli Stati membri e comunicati alla Commissione. Per garantire la coerenza dei dati utilizzati per valutare il rispetto del regime, è opportuno armonizzare quanto più possibile le norme per il rilevamento e la comunicazione dei dati stessi.
- (21) Secondo la direttiva 2007/46/CE i costruttori hanno l'obbligo di rilasciare un certificato di conformità che deve accompagnare ogni autovettura nuova e gli Stati membri devono consentire l'immatricolazione e la messa in circolazione di un'autovettura nuova soltanto se il veicolo è accompagnato da un certificato di conformità valido. I dati rilevati dagli Stati membri dovrebbero essere coerenti con il certificato di conformità rilasciato dal costruttore per l'autovettura.
- (22) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello comunitario. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO₂ superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni prodotte in eccesso per ogni anno civile a partire dal 2012. Occorre modulare tale indennità in funzione del grado di scostamento dei costruttori rispetto ai loro obiettivi. È inoltre opportuno che l'indennità aumenti con il tempo. Affinché possa rappresentare un incentivo sufficiente a prendere provvedimenti per ridurre le emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture, l'indennità dovrebbe rispecchiare i costi tecnologici. Le indennità per le emissioni prodotte in eccesso dovrebbero essere considerate entrate del bilancio dell'Unione europea.
- (23) È opportuno che il presente regolamento lasci impregiudicata la piena applicazione delle regole comunitarie in materia di concorrenza.
- (24) Considerata la priorità implicitamente attribuita alla riduzione delle emissioni di CO₂, è opportuno che l'attuazione del presente regolamento a livello comunitario benefici del sostegno dell'attuale strumento finanziario comunitario per l'ambiente (LIFE+), secondo le regole e le condizioni applicabili al regolamento (CE) n. 614/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 maggio 2007, riguardante lo strumento finanziario per l'ambiente (LIFE+)¹⁸.
- (25) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento dovrebbero essere adottate in conformità della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹⁹.

¹⁸ GU L 149 del 9.6.2007, pag. 1.

¹⁹ 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).

- (26) In particolare, è opportuno conferire alla Commissione il potere di modificare gli obblighi in materia di monitoraggio e comunicazione dei dati alla luce dell'esperienza acquisita nell'applicazione del presente regolamento, di stabilire metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso e di adottare disposizioni dettagliate per migliorare la deroga speciale per i costruttori indipendenti con produzione in serie limitata. Poiché tali misure hanno portata generale e sono destinate a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e a completarlo con l'aggiunta o la modifica di nuovi elementi non essenziali, è opportuno che siano adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (27) Poiché gli obiettivi dell'azione prevista non possono essere realizzati in maniera sufficiente dai singoli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni o degli effetti dell'azione, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. In ottemperanza al principio di proporzionalità di cui allo stesso articolo, il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per conseguire tali obiettivi,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e finalità

Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove, al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno e realizzare l'obiettivo generale dell'UE, consistente in un livello medio di emissioni di 120 g CO₂/km per il nuovo parco auto. Il regolamento fissa il livello medio delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove a 130 g CO₂/km, misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione, da conseguire grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori. Il presente regolamento sarà completato da altre misure, volte a realizzare, nell'ambito dell'approccio comunitario integrato, una riduzione supplementare di 10 g/km.

Articolo 2

Campo di applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore di categoria M1 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE 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 ("autovetture"), che siano immatricolati per la prima volta nella Comunità e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio comunitario ("autovetture nuove").
2. Non si tiene conto di precedenti immatricolazioni effettuate al di fuori del territorio comunitario meno di tre mesi prima dell'immatricolazione nella Comunità.
3. Il regolamento non si applica ai veicoli per uso speciale di cui all'allegato II, punto 5, della direttiva 2007/46/CE.

Articolo 3

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:
 - (a) "emissioni specifiche medie di CO₂", la media, per il costruttore, delle emissioni specifiche di CO₂ di tutte le autovetture nuove che produce;

- (b) "certificato di conformità", il certificato di cui all'articolo 18 della direttiva 2007/46/CE²⁰;
 - (c) "costruttore", la persona o l'ente responsabile nei confronti dell'autorità che rilascia l'omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione CE a norma della direttiva 2007/46/CE, nonché della conformità della produzione;
 - (d) "massa", la massa dell'autovettura carrozzata in ordine di marcia indicata nel certificato di conformità e definita al punto 2.6 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE;
 - (e) "emissioni specifiche di CO₂", le emissioni di un'autovettura misurate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e indicate come emissioni massiche di CO₂ (ciclo misto) nel certificato di conformità;
 - (f) "obiettivo per le emissioni specifiche", la media, per il costruttore, delle emissioni specifiche di CO₂ consentite a norma dell'allegato I per ciascuna autovettura nuova che produce o, qualora benefici di una deroga ai sensi dell'articolo 9, le emissioni specifiche di CO₂ consentite in forza della deroga.
2. Ai fini del presente regolamento, i costruttori si considerano collegati se si tratta di imprese collegate. Per "imprese collegate" si intendono:
- (a) le imprese nelle quali una delle parti di un accordo tra una o più imprese detiene, direttamente o indirettamente:
 - (i) il potere di esercitare più della metà dei diritti di voto; ovvero
 - (ii) il potere di nominare più della metà dei membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione o degli organi che rappresentano legalmente l'impresa; ovvero
 - (iii) il diritto di gestire gli affari dell'impresa;
 - (b) le imprese che, direttamente o indirettamente, detengono nei confronti di una delle parti dell'accordo 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 una parte dell'accordo insieme con una o più imprese di cui alle lettere a), b) o c), ovvero due o più di queste ultime imprese, detengono congiuntamente i diritti o i poteri di cui alla lettera a);
 - (e) le imprese nelle quali i diritti o i poteri di cui alla lettera a) sono detenuti congiuntamente:
 - (i) dalle parti dell'accordo o dalle rispettive imprese collegate ai sensi delle lettere da a) a d); o
 - (ii) da una o più parti dell'accordo, ovvero da una o più imprese ad esse collegate ai sensi delle lettere da a) a d) e da una o più imprese terze.

Articolo 4

Obiettivi per le emissioni specifiche

Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2012, e per ogni anno successivo, ogni costruttore di autovetture provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO₂ delle proprie

²⁰ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 11.

autovetture non superino l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I o, qualora il costruttore benefici di una deroga in forza dell'articolo 9, in base a tale deroga.

Articolo 5

Raggruppamento

1. I costruttori, ad eccezione di quelli che beneficiano della deroga di cui all'articolo 9, 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) elenco dei costruttori che faranno parte del raggruppamento;
 - (b) indicazione del costruttore designato quale responsabile del raggruppamento, che funge da referente per il raggruppamento e ha il compito di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 7, per le emissioni prodotte in eccesso;
 - (c) documentazione attestante che il responsabile del raggruppamento è in grado di assolvere agli obblighi di cui alla lettera b).
3. Se il costruttore designato quale responsabile del raggruppamento non soddisfa i requisiti di cui al paragrafo 2, lettera c), la Commissione ne informa i costruttori.
4. I costruttori appartenenti al raggruppamento informano congiuntamente la Commissione di qualsiasi variazione riguardante il responsabile del raggruppamento o la sua situazione finanziaria, nella misura in cui tale variazione possa incidere sulla sua idoneità a soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 2, lettera c), di qualsiasi variazione dei membri del raggruppamento o dello scioglimento dello stesso.
5. I costruttori possono concludere accordi per la costituzione di raggruppamenti purché tali accordi rispettino gli articoli 81 e 82 del trattato e consentano la partecipazione in modo aperto, trasparente e non discriminatorio, e a condizioni ragionevoli dal punto di vista commerciale, a qualsiasi costruttore che chieda di diventare membro del raggruppamento. Ferma restando l'applicabilità generale a tali raggruppamenti delle regole comunitarie in materia di concorrenza, tutti i membri del raggruppamento assicurano in particolare che nell'ambito dell'accordo non vi sia condivisione di dati né scambio di informazioni, ad eccezione dei seguenti elementi:
 - (i) emissioni medie specifiche di CO₂;
 - (ii) obiettivo per le emissioni specifiche;
 - (iii) numero totale di veicoli immatricolati.
6. Il paragrafo 5 non si applica quando tutti i costruttori membri di un raggruppamento sono imprese collegate.
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 del presente regolamento.

Articolo 6

Monitoraggio e comunicazione delle emissioni medie

1. Per l'anno che ha inizio il 1° gennaio 2010, e per ogni anno successivo, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascuna autovettura nuova immatricolata nel suo territorio in conformità della parte A dell'allegato II.
2. Entro il 28 febbraio 2011, e successivamente ogni anno, lo Stato membro predispone e invia alla Commissione le informazioni di cui alla parte B dell'allegato II relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nella parte C dell'allegato II.
3. Su richiesta della Commissione, gli Stati membri trasmettono altresì tutti i dati rilevati a norma del paragrafo 1.
4. La Commissione mantiene un registro centralizzato dei dati trasmessi dagli Stati membri in base al presente articolo ed entro il 30 giugno 2011, e successivamente ogni anno, calcola in via provvisoria per ogni costruttore:
 - (a) le emissioni specifiche medie di CO₂ prodotte nel precedente anno civile all'interno della Comunità;
 - (b) l'obiettivo per le emissioni specifiche dell'anno civile precedente;
 - (c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO₂ dell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quello stesso anno.

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

Il registro è pubblico.

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

La Commissione esamina le notifiche dei costruttori ed entro il 30 settembre conferma oppure modifica e conferma i calcoli provvisori di cui al paragrafo 4.
6. Se, in base ai calcoli di cui al paragrafo 5 relativi all'anno civile 2010 o 2011, alla Commissione risulta che le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore abbiano superato, per l'anno in questione, l'obiettivo per le emissioni specifiche fissato per quell'anno, essa ne informa il costruttore.
7. Gli Stati membri designano l'autorità competente per il rilevamento e la comunicazione dei dati risultanti dal monitoraggio a norma del presente regolamento e ne informano la Commissione entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.
8. La Commissione può adottare disposizioni dettagliate per il monitoraggio e la comunicazione dei dati di cui al presente articolo e per l'applicazione dell'allegato II secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

La Commissione può modificare l'allegato II alla luce dell'esperienza acquisita nell'applicazione del presente regolamento. Tali misure, volte a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 3.

Articolo 7

Indennità per le emissioni in eccesso

1. A partire dal 2012, per ogni anno civile per il quale le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore superano il suo obiettivo per le emissioni specifiche per quell'anno, la Commissione impone al costruttore o, nel caso di un raggruppamento, al responsabile del raggruppamento, di versare un'indennità per le emissioni in eccesso.
2. L'indennità di cui al paragrafo 1 è calcolata secondo la seguente formula:
emissioni in eccesso x numero di autovetture nuove x indennità per le emissioni in eccesso stabilita al paragrafo 3
dove:
"emissioni in eccesso" è il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie del costruttore e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile in questione, arrotondato al [terzo] decimale più vicino;
"numero di autovetture nuove" è il numero di autovetture nuove prodotte dal costruttore e immatricolate nell'anno interessato.
3. L'indennità per le emissioni in eccesso è pari a:
 - (a) 20 euro, relativamente alle emissioni in eccesso nell'anno civile 2012;
 - (b) 35 euro, relativamente alle emissioni in eccesso nell'anno civile 2013;
 - (c) 60 euro, relativamente alle emissioni in eccesso nell'anno civile 2014; e
 - (d) 95 euro, relativamente alle emissioni in eccesso nell'anno civile 2015 e negli anni civili successivi.
4. La Commissione determina i metodi per la riscossione delle indennità di cui al paragrafo 1.
Tali misure, volte a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e a completarlo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 3.
5. Le indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio dell'Unione europea.

Articolo 8

Pubblicazione dei risultati raggiunti dai costruttori

1. Entro il 31 ottobre del 2011 e successivamente ogni anno, la Commissione pubblica un elenco nel quale, per ogni costruttore, vengono indicati:
 - (a) l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile precedente;
 - (b) le emissioni specifiche medie di CO₂ nell'anno civile precedente;
 - (c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO₂ nell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quell'anno;
 - (d) le emissioni specifiche medie di CO₂ per tutte le autovetture nuove nella Comunità nell'anno civile precedente.
2. Dal 31 ottobre 2013, l'elenco pubblicato a norma del paragrafo 1 indica anche se il costruttore ha adempiuto alle disposizioni dell'articolo 4 per l'anno civile precedente.

Articolo 9

Deroga speciale per i costruttori indipendenti con produzione in serie limitata

1. Un costruttore può presentare domanda di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato in base all'allegato I se:
 - (a) è responsabile di un numero di autovetture nuove immatricolate nella Comunità inferiore a 10 000 unità per anno civile; e
 - (b) non è collegato ad altri costruttori.
2. La domanda di deroga di cui al paragrafo 1 può riferirsi al massimo a cinque anni civili. La domanda è presentata alla Commissione e riporta:
 - (a) il nome del costruttore e la 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 sulle autovetture costruite, comprese la massa e le relative emissioni specifiche di CO₂ e
 - (d) un obiettivo per le emissioni specifiche coerente con il potenziale di riduzione del costruttore, ivi compreso il potenziale tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂.
3. Qualora ritenga che il costruttore soddisfi le condizioni necessarie per beneficiare della deroga di cui al paragrafo 1 e che l'obiettivo per le emissioni specifiche proposto dal costruttore corrisponda al suo potenziale di riduzione, compreso il potenziale tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂, la Commissione concede la deroga. La deroga si applica a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo alla presentazione della domanda.
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 metta in atto il programma di riduzione esposto nella domanda di deroga, la Commissione può revocare la deroga.
7. La Commissione può adottare disposizioni dettagliate per l'applicazione dei paragrafi da 1 a 6, compresa l'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe, il contenuto delle domande di deroga e il contenuto e la valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂.

Tali misure, volte a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e a completarlo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 3.

Articolo 10

Riesame e presentazione di relazioni

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

2. Nel 2010, la Commissione valuta, sulla base dei dati trasmessi a norma della decisione 1753/2000/CE, se nel periodo compreso tra il 2006 e il 2009 vi sia stata una variazione superiore o inferiore a zero nella massa delle nuove autovetture.

Nel caso in cui vi sia stata una variazione della massa delle nuove autovetture, il valore dell'incremento autonomo della massa riportato nell'allegato I è modificato in modo da corrispondere alla media delle variazioni annuali della massa tra il 2006 e il 2009.

Tale modifica, che riguarda elementi non essenziali del presente regolamento è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 12, paragrafo 3.

3. La Commissione esamina l'evoluzione tecnologica al fine di modificare, ove opportuno, le disposizioni del regolamento (CE) n. 715/2007 sull'omologazione dei veicoli a motore.

Articolo 11

Informazione dei consumatori

A partire dal 1° gennaio 2010 i costruttori provvedono affinché le etichette, i poster o il materiale promozionale di cui agli articoli 3, 5 e 6 della direttiva 1999/94/CE indichino in quale misura le emissioni specifiche di CO₂ di un'autovettura messa in vendita si discostino dall'obiettivo per le emissioni specifiche fissato per quell'autovettura a norma dell'allegato I.

Articolo 12

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

Articolo 13

Finanziamento comunitario

L'attuazione del presente regolamento a livello comunitario beneficia del sostegno dell'attuale strumento finanziario comunitario per l'ambiente (LIFE+), secondo le regole e le condizioni applicabili al regolamento (CE) n. 614/2007.

Articolo 14

Abrogazione

1. La decisione n. 1753/2000/CE è abrogata a decorrere dal 1° gennaio 2010.
2. Tuttavia, gli articoli 4, 9 e 10 della suddetta decisione continuano ad applicarsi fino a quando la Commissione non avrà presentato al Parlamento europeo una relazione sui dati del monitoraggio per l'anno civile 2009.

Articolo 15
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 CO₂

1. Per ciascuna autovettura nuova, le emissioni specifiche di CO₂ consentite, misurate in grammi per chilometro, sono determinate con la seguente formula:

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

dove:

M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + \text{AMI})^6$$

Incremento autonomo della massa (AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

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

ALLEGATO II
MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI

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

1. Per l'anno che ha inizio il 1° gennaio 2010, e per ogni anno successivo, ciascuno Stato membro registra, per ciascuna autovettura nuova immatricolata nel suo territorio, i dati seguenti:
 - (a) costruttore,
 - (b) tipo, variante e versione,
 - (c) emissioni specifiche di CO₂ (g/km),
 - (d) massa (kg),
 - (e) passo (mm),
 - (f) carreggiata (mm).
2. I dati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità dell'autovettura cui si riferiscono. Se per un'autovettura il certificato di conformità indica una massa minima e una massa massima, ai fini del presente regolamento gli Stati membri utilizzano solo il valore massimo.
3. Per l'anno che ha inizio il 1° gennaio 2010 e per ogni anno successivo gli Stati membri determinano, per ogni costruttore, secondo i metodi descritti nella parte B:
 - (a) il numero complessivo di autovetture nuove immatricolate nel loro territorio;
 - (b) le emissioni specifiche medie di CO₂, secondo quanto indicato al punto 7, parte B, del presente allegato;
 - (c) la massa media, secondo quanto indicato al punto 8, parte B, del presente allegato;
 - (d) per ciascuna variante di ciascuna versione di ciascun tipo di autovettura nuova:
 - (i) il numero complessivo di autovetture nuove immatricolate nel loro territorio, secondo quanto indicato al punto 7, parte B, del presente allegato;
 - (ii) le emissioni specifiche medie di CO₂;
 - (iii) la massa;
 - (iv) l'impronta dell'autovettura, secondo quanto indicato al punto 9, parte B, del presente allegato.

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

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

Numero di autovetture nuove immatricolate (N)

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

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

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

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

Massa media delle autovetture nuove

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

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

Distribuzione delle autovetture nuove per variante

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

Impronta

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

PARTE C – Formato per la comunicazione dei dati

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

– Dati aggregati

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

– Dati dettagliati a livello del costruttore:

Anno	Costruttore	Tipo di autovettura	Versione	Variante	Marca	Nome commerciale	Nuove immatricolazioni totali	Emissioni specifiche di CO ₂ (g/km)	Massa (kg)	Impronta (m ²)
Anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 1)	(denominazione della versione 1)	(denominazione della variante 1)	...	...	...	...	...	...
Anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 1)	(denominazione della versione 1)	(denominazione della variante 2)	...	...	...	...	...	...
Anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 1)	(denominazione della versione 2)	(denominazione della variante 1)	...	...	...	...	...	...

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

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri

2. QUADRO ABM / ABB (ACTIVITY-BASED MANAGEMENT/ACTIVITY-BASED BUDGETING)

Indicare la politica dell'UE e le relative attività oggetto dell'iniziativa:

0703 – Attuazione delle politiche e della normativa comunitaria in materia di ambiente

3. LINEE DI BILANCIO

3.1. Linee di bilancio (linee operative e corrispondenti linee di assistenza tecnica e amministrativa - ex linee B e A) e loro denominazione:

07 01 04 01: LIFE+ (Strumento finanziario per l'ambiente — 2007-2013) — Spese di gestione amministrativa – Rubrica 2

07 03 07: LIFE+ (Strumento finanziario per l'ambiente — 2007-2013) — Spese di gestione amministrativa – Rubrica 2

3.2. Durata dell'azione e dell'incidenza finanziaria:

L'azione (regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture) dovrebbe entrare in vigore nel 2010. Per il periodo 2010-2013 le spese operative saranno sostenute nell'ambito dello strumento finanziario LIFE+.

3.3. Caratteristiche di bilancio:

Linea di bilancio	Tipo di spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie
07 01 04 01	SNO	SND ²¹	NO	NO	Sì	N. 2
07 03 07	SNO	Stanz. dissoci.	NO	NO	Sì	N. 2

²¹ Stanziamenti non dissociati (SND).

4. SINTESI DELLE RISORSE

4.1. Risorse finanziarie

4.1.1. Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n.		2010	2011	2012	2013	2014	2015 e segg.	Totale
---------------	------------	--	------	------	------	------	------	--------------	--------

Spese operative²²

Stanziamenti di impegno (SI)	8.1.	a	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Stanziamenti di pagamento (SP)		b	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento²³

Assistenza tecnica e amministrativa - ATA (SND)	8.2.4.	c	-	-	-	-	-	-	-
---	--------	---	---	---	---	---	---	---	---

IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO

Stanziamenti di impegno		a+c	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Stanziamenti di pagamento		b+c	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento²⁴

Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5.	d	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585	2,808
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6.	e	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

Totale del costo indicativo dell'intervento

TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane		a+c +d +e	0,876	0,646	0,616	0,953	0,953	0,953	4,997
TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane		b+c +d +e	0,716	0,646	0,656	0,913	0,933	1,133	4,997

²² Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 del Titolo xx interessato.

²³ Spesa che rientra nell'articolo xx 01 04 del Titolo xx.

²⁴ Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 o xx 01 05.

Cofinanziamento

Se la proposta prevede il cofinanziamento da parte degli Stati membri o di altri organismi (precisare quali), indicare nella tabella seguente una stima del livello di cofinanziamento (aggiungere altre righe se è prevista la partecipazione di diversi organismi):

Mio EUR (al terzo decimale)

Organismo di cofinanziamento		Anno n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.	Totale
.....	f							
TOTALE SI comprensivo di cofinanziamento	a+c +d +e +f							

4.1.2. Compatibilità con la programmazione finanziaria

- La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore
- La proposta implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie
- La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'Accordo interistituzionale²⁵ (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie)

4.1.3. Incidenza finanziaria sulle entrate

- Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate
- La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

Mio EUR (al primo decimale)

Linea di bilancio	Entrate	Prima dell'azione [Anno n-1]	Situazione a seguito dell'azione					
			[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ₂₆
	a) Entrate in valore assoluto							
	b) Variazione delle entrate	Δ						

Il regolamento è concepito in modo da garantire la massima conformità da parte dei costruttori e per questo non si prevedono introiti connessi al pagamento delle indennità di cui all'articolo 7 per le emissioni in eccesso. Tuttavia, se l'applicazione delle disposizioni del suddetto articolo dovesse generare introiti, questi saranno imputati al bilancio generale dell'UE. La valutazione d'impatto che correda la proposta presenta una scala di indennità

²⁵ Punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

²⁶ Se la durata dell'azione supera i 6 anni, aggiungere alla tabella il numero necessario di colonne.

potenziali che potrebbero dover essere versate in caso di mancato conseguimento degli obiettivi.

4.2. Risorse umane in equivalente tempo pieno (ETP), compresi funzionari, personale temporaneo ed esterno – cfr. ripartizione al punto 8.2.1.

Fabbisogno annuo	2010	2011	2012	2013	2014	2015 e segg.
Totale risorse umane	3	3	3	5	5	5

5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI

5.1. Necessità dell'azione a breve e lungo termine

Il presente regolamento è finalizzato, in generale, a limitare le emissioni medie prodotte dal parco auto nuovo a 130 g CO₂/km entro il 2012 e rientra in un approccio integrato; in tal senso sarà completato da provvedimenti in grado di ridurre le emissioni di altri 10 g CO₂/km per arrivare all'obiettivo comunitario di 120 g CO₂/km previsto dalla comunicazione della Commissione, del 7 febbraio 2007, sulla nuova strategia sulle emissioni di CO₂ e le autovetture (COM(2007)19).

5.2. Valore aggiunto dell'intervento comunitario, coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti finanziari

Da tempo la Comunità si è fissata l'obiettivo di ridurre le emissioni medie di CO₂ delle automobili nuove nella Comunità e il Consiglio e il Parlamento europeo l'hanno invitata a presentare una proposta legislativa in materia. Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in maniera sufficiente dagli Stati membri per la necessità di evitare l'insorgenza di ostacoli al mercato unico, per il carattere transfrontaliero dei cambiamenti climatici e per le importanti variazioni tra le emissioni specifiche medie di CO₂ delle autovetture nuove nei vari Stati membri. L'adozione di obiettivi in materia di emissioni di CO₂ delle auto a livello comunitario offrirà inoltre ai costruttori una maggiore flessibilità nel realizzare le necessarie riduzioni delle emissioni di CO₂ nel rispettivo parco auto all'interno della Comunità rispetto a strategie specifiche finalizzate a conseguire obiettivi nazionali specifici di riduzione.

5.3. Obiettivi e risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio per attività (ABM) e relativi indicatori

Gli obiettivi generali della proposta sono i seguenti:

- offrire un livello elevato di protezione dell'ambiente nell'Unione europea e contribuire a realizzare gli obiettivi fissati a Kyoto per l'UE;
- migliorare la sicurezza dell'approvvigionamento energetico dell'UE;
- incentivare la competitività dell'industria automobilistica europea e promuovere la ricerca nelle tecnologie volte a ridurre il consumo di carburante.

L'obiettivo specifico della proposta è ridurre l'impatto delle autovetture sui cambiamenti climatici e migliorare la loro efficienza in termini di consumo di carburante, puntando a raggiungere un'emissione media di 130 g CO₂/km per le

automobili nuove. Questo valore medio di emissione sarà l'indicatore utilizzato per verificare l'attuazione della proposta.

5.4. Modalità di attuazione (dati indicativi)

- Gestione centralizzata**
 - diretta da parte della Commissione
 - indiretta, con delega a:
 - agenzie esecutive
 - organismi istituiti dalle Comunità a norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario
 - organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico
- Gestione concorrente o decentrata**
 - con Stati membri
 - con paesi terzi
- Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)**

Osservazioni:

6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

6.1. Sistema di controllo

La proposta farà riferimento ad un sistema di monitoraggio già esistente, introdotto in precedenza per seguire l'attuazione della strategia su CO₂ e autovetture. Essa si basa sui dati relativi alle immatricolazioni delle autovetture nuove e alle loro caratteristiche, comprese le emissioni specifiche di CO₂, trasmessi dagli Stati membri alla Commissione.

I contratti firmati dalla Commissione ai fini dell'attuazione della direttiva devono prevedere la supervisione e il controllo finanziario della Commissione (o di qualsiasi rappresentante da essa autorizzato) e la verifica contabile della Corte dei conti, eventualmente anche in loco.

6.2. Valutazione

6.2.1. Valutazione ex-ante

Si veda la valutazione d'impatto che correda la presente proposta (documento di lavoro dei servizi della Commissione). Gli impatti di tutte le misure proposte sono stati esaminati dal punto di vista economico, sociale e ambientale.

6.2.2. Provvedimenti presi in seguito alla valutazione intermedia/ex-post (sulla base dell'esperienza acquisita in precedenti casi analoghi)

6.2.3. Modalità e periodicità delle valutazioni successive

Il provvedimento sarà oggetto di revisione a norma dell'articolo 10.

7. MISURE ANTIFRODE

Applicazione integrale delle norme di controllo interno nn. 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21 e dei principi del regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2002 del Consiglio che stabilisce il regolamento finanziario applicabile al bilancio generale delle Comunità europee.

In sede di attuazione delle azioni finanziate in virtù del presente regolamento, la Commissione assicura la tutela degli interessi finanziari della Comunità mediante l'applicazione di misure di prevenzione contro le frodi, la corruzione e qualsiasi altra attività illecita, attraverso controlli effettivi e il recupero delle somme indebitamente corrisposte e, nel caso in cui siano riscontrate irregolarità, mediante l'applicazione di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive, secondo quanto disposto dai regolamenti (CE, Euratom) n. 2988/95 e (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio, e dal regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Per evitare frodi nell'attuazione dell'articolo 7, l'articolo 6 e l'allegato II, ad esso connesso, istituiscono un solido sistema di monitoraggio e comunicazione dei dati. Inoltre, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 8, la Commissione può adottare modalità di applicazione per il monitoraggio e la comunicazione dei dati che gli Stati membri saranno tenuti ad applicare.

8. DETTAGLI SULLE RISORSE

8.1. Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)	Tipo di risultato	Costo medio	Anno 2010		Anno 2011		Anno 2012		Anno 2013		Anno 2014		2015 e segg.		TOTALE	
			N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale
OBIETTIVO OPERATIVO N. 1 – Attuazione del sistema di monitoraggio e comunicazione dati																
Azione 1 – Rilevamento e analisi dei dati																
Riesame modifiche della massa delle autovetture nuove (articolo 10)	Studio	0,20	1	0,200											1	0,20
Rilevamento e analisi dei dati pervenuti – registro centralizzato dei dati	Servizi sistemi informatici ^e	0,20	1	0,200	1	0,200	1	0,200	1	0,300	1	0,300	1	0,300	6	1,500
COSTO TOTALE				0,400		0,200		0,200		0,300		0,300		0,300		1,700

8.2. Spese amministrative

8.2.1. Risorse umane: numero e tipo

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari (numero di posti/ETP)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Funzionari o agenti temporanei (XX 01 01) ²⁷	A*/AD	2	2	2	4	4	4
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	1
Personale finanziato ²⁸ con l'art. XX 01 02							
Altro personale ²⁹ finanziato con l'art. XX 01 04/05							
TOTALE		3	3	3	5	5	5

8.2.2. Descrizione delle mansioni derivanti dall'azione

Nei primi anni (2010-2012), le mansioni principali derivanti dall'azione riguarderanno il consolidamento del sistema di monitoraggio; ciò significherà che la Commissione dovrà fornire orientamenti agli Stati membri e basarsi sulle precedenti attività di monitoraggio effettuate dagli Stati membri ai sensi della decisione n. 1753/2000/CE (che sarà abrogata dal regolamento). Oltre a fornire orientamenti in materia di monitoraggio, la Commissione dovrà gestire un registro centralizzato dei dati trasmessi, comunicare ai costruttori automobilistici i dati che li riguardano sulla base delle informazioni trasmesse dagli Stati membri, pubblicare tali dati e, a partire dal 2011, pubblicare una relazione annuale di monitoraggio. Dal 2013 in poi, sarà inoltre necessario riscuotere le indennità per le emissioni in eccesso, qualora non vengano rispettati gli obiettivi stabiliti.

8.2.3. Origine delle risorse umane (statutaria)

- Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prolungare
- Posti pre-assegnati nell'ambito dell'esercizio SPA/PPB (Strategia politica annuale/Progetto preliminare di bilancio) per l'anno n
- Posti da richiedere nella prossima procedura SPA/PPB
- Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio interessato (riassegnazione interna)

²⁷ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

²⁸ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

²⁹ Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

- Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio SPA/PPB dell'anno considerato

8.2.4. *Altre spese amministrative incluse nell'importo di riferimento (XX 01 04/05 – Spese di gestione amministrativa)*

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	Anno 2010	Anno 2011	Anno 2012	Anno 2013	Anno 2014	Anno 2015 e /segg	TOTAL E
1. Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi gli afferenti costi del personale)							
Agenzie esecutive ³⁰							
Altra assistenza tecnica e amministrativa							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Totale assistenza tecnica e amministrativa	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. *Costi finanziari delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento*

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	2010	2011	2012	2013	2014	2015 e segg.
Funzionari e agenti temporanei (XX 01 01)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.) (specificare la linea di bilancio)						
Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585

Calcolo – Funzionari e agenti temporanei

³⁰ Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria relativa alle agenzie esecutive interessate.

Richiamarsi all'occorrenza al punto 8.2.1.

Il salario standard di un funzionario o agente temporaneo di cui al punto 8.2.1 è pari a 0,117 milioni di euro.

Calcolo – Personale finanziato con l'art. XX 01 02

Richiamarsi all'occorrenza al punto 8.2.1.

8.2.6. Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento

Mio EUR (al terzo decimale)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 e segg	2010 - 2015
XX 01 02 11 01 – Missioni	0,005	0,005	0,005	0,008	0,008	0,008	0,039
XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,210
XX 01 02 11 03 – Comitati ³¹	0,060	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,240
XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze							
XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione							
2. Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)							
3. Altre spese di natura amministrativa (specificare indicando la linea di bilancio)							
Totale spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse (NON incluse nell'importo di riferimento)	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

Calcolo – Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento

Dal 2010 al 2012 sono previste 5 missioni all'anno al costo di 1 000 euro per missione. A partire dal 2013, sono previste 8 missioni l'anno.

Per i primi due anni sono previste due riunioni all'anno del comitato di regolamentazione istituito a norma del regolamento (costo unitario: 30 000 euro per riunione) e successivamente

³¹ Precisare il tipo di comitato e il gruppo cui appartiene.

una all'anno.

Nel 2010 sono previste due riunioni di esperti su materie specifiche inerenti all'applicazione del regolamento (costo unitario: 30 000 euro per riunione) e successivamente una all'anno.

Il fabbisogno di risorse umane e amministrative è coperto dalla dotazione che può essere concessa alla DG responsabile della gestione nel quadro della procedura di assegnazione annuale, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

COMPROMISE 1: Subject matter, objectives, targets

replaces ams 59, 62, 58, 55, 56, 61, 68, 53, 3 ITRE 16, 64, 63, 65, 66, ITRE 27, 124, 120, 214, 9, 213, 248, 247, 252, 249, 255, 251, 253, 13, 15, 14 (PSE + PPE+ Greens+ GUE)

Proposal for regulation**Article 1**

Text proposed by the Commission

Amendment

Subject matter *and* objectives

Subject matter, objectives *and targets*

This Regulation establishes CO₂ emission performance requirements for new passenger cars in order to ensure proper functioning of the internal market and achieve the *EU's* overall objective ***that the average new car fleet should achieve CO₂ emissions of 120 g CO₂/km.*** The Regulation sets the average CO₂ emissions for new passenger cars at 130 g CO₂/km by means of improvement in vehicle motor technology as measured in accordance with Regulation (EC) No 715/2007 and its implementing measures. This Regulation will be complemented by additional measures corresponding to 10 g/km as part of the Community's integrated approach.

This Regulation establishes CO₂ emission performance requirements for new passenger cars in order to ensure proper functioning of the internal market and achieve the overall objective ***of reducing CO₂ emissions in the EU, including in the transport sector. The Regulation sets a target, for the new car fleet, of an average 120 g CO₂/km as from 1 January 2012.*** ***From 2012*** the Regulation sets the average CO₂ emissions for new passenger cars at 130 g CO₂/km by means of improvement in vehicle motor technology as measured in accordance with Regulation (EC) No 715/2007 and its implementing measures. This Regulation will be complemented by additional measures corresponding to 10 g/km as part of the Community's integrated approach. ***From 2020 the Regulation sets a target, for the new car fleet, of average emissions of no more than 95 g CO₂/km as from 1 January 2020 by means of improvement in vehicle motor technology as measured in accordance with Regulation (EC) N. 715/2007 and its implementing measures.***

Proposal for a regulation
Article 4

Text proposed by the Commission

For the calendar year commencing 1 January 2012 and each subsequent calendar year, each manufacturer of passenger cars shall ensure that its average specific emissions of CO₂ do not exceed its specific emissions target determined in accordance with Annex I or, where a manufacturer is granted a derogation under Article 9, in accordance with that derogation.

Amendment

For the calendar year commencing 1 January 2012 and each subsequent calendar year, each manufacturer of passenger cars shall ensure that its average specific emissions of CO₂ do not exceed its specific emissions target determined in accordance with Annex I or, where a manufacturer is granted a derogation under Article 9, in accordance with that derogation

For the calendar year commencing 1^o January 2020 and each subsequent calendar year, each manufacturer of passenger cars shall ensure that its average specific emissions of CO₂ do not exceed its specific emissions target determined in accordance with annex I as amended pursuant to Article 10 paragraph 2a(b).

Proposal for a regulation
Article 10 – paragraph 2 a (new)

Text proposed by the Commission

Amendment

2a. The Commission shall amend Annex I:

(a) by 30 June 2016 and 30 June every three years thereafter to provide for the figure M 0 to be the average of the average mass of new passenger cars in the last three calendar years for which an average mass has been published in accordance with Article 8(1)(da); and
(b) by 30 June 2019 to provide for the figure ‘130’ to be replaced by a figure no higher than ‘95’ and for the figure ‘a’ to lead an effort sharing between manufacturers that is as consistent as possible with that implied by this

Regulation for the year 2012.

The amendments shall take effect from 1 January in the following year.

Such amendment, designed to amend the non-essential elements of this Regulation, shall be adopted in accordance regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 12(3).

Proposal for a regulation
Article 10 – paragraph 3 bis

Text proposed by the Commission

Amendment

The Commission shall by 31 December 2014 table proposal for regulation setting the average emissions level referred to in Annex I which may not in any case be higher than 95 g. of CO₂ to be achieved by the new car fleet by 1 January 2020.

That proposal shall be preceded by an overall assessment of the impact on the car industry and its allied industries, coupled with a precise cost-benefit analysis, taking into account the development of technological innovations for CO₂ reduction. When setting the average emissions level, the Commission shall take into account the developments concerning international agreements relating to the post-2012 period.

The Commission shall also consider the possibility of dispensing with the current distinction between the various measures that contribute to achieving the specific reduction target, particularly as regards measures relating to motor vehicles and other complementary measures.

COMPROMISE 2: Phase in

replaces ams 60, 54, 57 point 1, 112, 117 first part, 109-111-118 first part, 112, 117 first part, 109-111-118 first part, ITRE 27, 158, 163, 160, 159-161-162, ITRE 40, 170, 172, 164, 167, 166, 168-169, 177, 165-175-176, 171, 173, 174, 183, 39, 40, 38, 46, 45 + ITRE 27, 179, ITRE 40 (para 5), 6, 180, 181

(PSE + PPE)

Article 7 - Excess Emissions Premiums

Text proposed by the Commission	Amendment
<p>1. In respect of each calendar year from 2012 onwards for which a manufacturer's average specific emissions of CO₂ exceed its specific emissions target in that year, the Commission shall impose an excess emissions premium on the manufacturer or, in the case of a pool, the pool manager.</p> <p>2. The excess emissions premium under paragraph 1 shall be calculated using the following formula:</p> <p style="padding-left: 40px;">Excess emissions x number of new passenger cars x excess emissions premium prescribed in paragraph 3.</p> <p>Where:</p> <p><i>'Excess emissions' means the positive number of grams per kilometre by which the manufacturer's average specific emissions exceeded its specific emissions target in the calendar year rounded to the nearest three decimal places; and</i></p> <p>'Number of new passenger cars' means the number of new passenger cars for which it is the manufacturer and which were registered in that year.</p> <p>3. The excess emissions premium shall be:</p>	<p>1. In respect of each calendar year from 2012 onwards for which a manufacturer's average specific emissions of CO₂ exceed its specific emissions target in that year, the Commission shall impose an excess emissions premium on the manufacturer or, in the case of a pool, the pool manager.</p> <p>2. <i>From 2015</i> the excess emissions premium under paragraph 1 shall be calculated using the following formula:</p> <p style="padding-left: 40px;">Excess emissions x number of new passenger cars <i>not in accordance on average with the manufacturer's specific emissions target</i> x excess emissions premium prescribed in paragraph 3.</p> <p>Where:</p> <p><i>'Excess emissions' means the positive number of grams per kilometre by which the average specific emissions of the manufacturer's new passenger cars that are not in accordance on average with the manufacturer's specific emissions target exceeded its specific emissions target in the calendar year rounded to the nearest three decimal places; and</i></p> <p><i>'new passenger cars not in accordance on average with the</i></p>

- (a) in relation to excess emissions in the calendar year 2012, 20 euros;
- (b) in relation to excess emissions in the calendar year 2013, 35 euros;
- (c) in relation to excess emissions in the calendar year 2014, 60 euros; and
- (d) in relation to excess emissions in the calendar year 2015 and subsequent calendar years, 95 euros.
4. The Commission shall establish methods for the collection of excess emissions premiums under paragraph 1.
- Those measures designed to amend non-essential elements of this Regulation, by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 12(3).
5. The amounts of the excess emissions premium shall be considered as revenue for the budget of the European Union.
- manufacturer's specific emissions target'*** means those new passenger cars ***produced by*** the manufacturer and registered in ***the year concerned whose specific emissions of CO2 exceed their specific emissions targets and can not be compensated by other of the manufacturer's registered vehicles with emission of CO2 below their specific emissions targets***
- (2) 3. The excess emissions premium shall be:
- (a) in relation to excess emissions in the calendar year 2012 and subsequent calendar years, 50 euros***
4. The Commission shall establish methods for the collection of excess emissions premiums under paragraph 1.
- Those measures designed to amend non-essential elements of this Regulation, by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 12(3).
5. The amounts of the excess emissions premium shall be ***used for the promotion of sustainable modes of transport which do not produce CO2 emissions, in particular transport networks; research into greater energy efficiency and the use of renewable energies in the transport sector as well as the promotion of the renewal of the fleet.***

Article 7 (new) - Transitional measures for excess emission premium

<i>Text proposed by the Commission</i>	<i>Amendment</i>
	<i>Transitional measures for Excess Emissions Premium</i>

1. *From 1st January 2012 to 31st December 2014, each manufacturer of passenger cars shall ensure that the average CO2 emissions of 70% of its fleet in both 2012 and 2013, and 80% of its fleet in 2014 do not exceed the specific CO2 emissions target for a manufacturer's fleet determined in accordance with Annex I or, where a manufacturer is granted a derogation under Article 9, in accordance with that derogation.*

2. *From 2012 to 2014 the excess emissions premium under paragraph 1 shall be calculated using the following formula:*

Excess emissions x number of new passenger cars not in accordance on average with the manufacturer's specific emissions target as adjusted in accordance with paragraph 1 x excess emissions premium prescribed in paragraph 3.

Where:

'Excess emissions' means the positive number of grams per kilometre by which the manufacturer's average specific emissions exceeded its specific emissions target in the calendar year rounded to the nearest three decimal places; and

'Number of new passenger cars not in accordance on average with the manufacturer's specific emissions target' means the number of new passenger cars produced by the manufacturer and registered in the year concerned whose specific emissions of CO2 exceed their specific emissions targets and can not be compensated by other of the manufacturer's registered vehicles with emission of CO2 below their specific emissions targets.

3. *The excess emissions premium shall be:*

	<i>(a) in relation to excess emissions in the calendar year 2012 and subsequent calendar years, 50 euros.</i>
--	---

COMPROMISE 3: DEROGATION

replaces ams 107, 108, 113-119, 189, ITRE 44, 192, 193, 194, 191, 190, 195, 196, 200, ITRE 45, 201, 188

(PSE + PPE)

Article 9 Title and paragraph 1

Text proposed by the Commission

Specialist derogation for small volume independent manufacturers

1. An application for a derogation from the specific emissions target calculated in accordance with Annex I may be made by a manufacturer which:

(a) is responsible for less than **10,000** new passenger cars registered in the Community per calendar year; and

(b) is not connected to another manufacturer.

Article 9 Title and paragraph 2

2. An application for a derogation under paragraph 1 may relate to a maximum of five calendar years. An application shall be made to the Commission and shall include:

(a) name and contact person for the manufacturer;

(b) evidence that the manufacturer is eligible for a derogation under paragraph 1;

(c) details of the passenger cars which it manufactures including the mass and specific emissions of CO₂ of those passenger cars; and

Amendment

Special target for small volume specialized manufacturers

1. An application for a derogation from the specific emissions target calculated in accordance with Annex I may be made by a manufacturer which:

(a) is responsible for less than **0.1% of** new passenger cars registered in the Community per calendar year; and

2. An application for a derogation under paragraph 1 may relate to a maximum of five calendar years. An application shall be made to the Commission and shall include:

(a) name and contact person for the manufacturer;

(b) evidence that the manufacturer is eligible for a derogation under paragraph 1;

(c) details of the passenger cars which it manufactures including the mass and specific emissions of CO₂ of those passenger cars; and

(d) a specific emissions target

(d) a specific emissions target consistent with its reduction potential, including the technological potential to reduce its specific emissions of CO₂.

consistent with its reduction potential, including the technological potential to reduce its specific emissions of CO₂ *and taking into account the manufacturer's technical capability, the characteristic of the market for the type of car manufactured and model CO₂ reduction potential relative to direct competitors.*

Article 9 – paragraphs 7a and 7b (new)

Text proposed by the Commission

Amendment

7a. A manufacturer may apply to the Commission for an alternative target of a 25% reduction in its average specific emissions by comparison with 2006, in place of the target calculated pursuant to Annex I, provided that

(a) if it has no connected undertaking, its annual new car registrations in the European Union fall between the figure laid down in paragraph 1 and 1.5% of the total European market, or

(b) if it has connected undertakings, its annual new car registrations in the European Union, taken together with the connected undertakings, fall between the figure laid down in paragraph 1 and 1.5% of the total European market.

7b. Connected undertakings may apply to the Commission for an alternative target of a 25% reduction in their combined average specific emissions by comparison with 2006, in place of their targets calculated pursuant to Annex I, if their annual new car registrations in the European Union, taken together with any other connected undertakings, fall between the figure laid down in paragraph 1 and 1.5% of the total European market.

COMPROMISE 4 : FOOTPRINT

replaces ams ITRE 21-85-96-97-106-84, 220, 223, 216b, 206, ITRE 48, ITRE 50, 235, 237, 242, 234, 241, 240, 243, 244, 239, 236, 238, ITRE 52, 245

Recital 12**(PSE + PPE +Greens+GUE)***Text proposed by the Commission**Amendment*

(12) In order to maintain the diversity of the car market and its ability to cater for different consumer needs, CO₂ targets for passenger cars should be defined as a function of the utility of the cars on a linear basis. To describe this utility, mass is ***the most*** appropriate parameter ***because it*** provides a ***satisfactory*** correlation with present emissions and would therefore result in more realistic and competitively neutral targets and because data on mass is readily available. Data on ***the*** alternative utility ***parameter of*** footprint (track width times wheelbase) should, ***however***, be collected in order to facilitate longer-term evaluations of the utility-based approach. ***In the establishment of the targets, the projected evolution of new cars' mass until 2012 should be taken into account, and potential incentives to increase vehicle mass just in order to benefit from a consequential increase of the CO₂ reduction target should be avoided. Therefore, the possible future autonomous mass increase evolution of vehicles produced by the manufacturers and sold on the EU market should be taken into account when defining the targets for 2012. Finally, differentiation of targets should encourage emissions reductions to be made in all categories of cars while recognising that larger emission reductions can be made for heavier cars.***

(12) In order to maintain the diversity of the car market and its ability to cater for different consumer needs, CO₂ targets for passenger cars should be defined as a function of the utility of the cars on a linear basis. To describe this utility, mass is ***an*** appropriate parameter ***which*** provides a correlation with present emissions and would therefore result in more realistic and competitively neutral targets and because data on mass is readily available. Data on alternative utility ***parameters such as*** footprint (track width times wheelbase) should be collected in order to facilitate longer-term evaluations of the utility-based approach. ***The Commission should by 2014 review the availability of data and, if appropriate, adapt the utility parameter.***

Article 3 – paragraph 1 – point d a (new)*Text proposed by the Commission**Amendment*

(da) 'footprint' means the track width multiplied by the wheelbase as stated in

the certificate of conformity and defined in section 2.1 and 2.3 of Annex I to Directive 2007/46/EC;

Article 10 –paragraph 3 d (new)

Text proposed by the Commission

Consumer information

Amendment

Implementing measures

3d. The Commission shall by 2014, following an impact assessment, publish a report on the data availability of footprint, as an utility parameter to determine specific emissions targets and, if appropriate, amend Annex I in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in article 12(3).

COMPROMISE 5 : SUPERCREDIT and LOW/ZERO EMISSIONS CARS

replaces ams 89, 95, 99, 92, 127, 122, 123, 125, 126, ITRE 28, 136, ITRE 30, 145, 147, 254, ITRE 53, 18, 35, 131, ITRE 46, 256

Recital 13 bis (new)

(PSE + PPE)

Text proposed by the Commission

Amendment

In order to reduce CO2 emissions, the development of alternative fuel, low emissions vehicles and zero emission vehicles should be promoted. This Regulation will promote such technologies as the emissions savings from alternative fuel, low emissions vehicles and zero emission vehicles can be used to offset emissions from higher emission cars in the manufacturer's fleet or, as part of a commercial arrangement, in the fleet of another manufacturer in the same pool.

Article 3 – paragraph 1 – point g a (new)

Text proposed by the Commission

Amendment

(ga) 'ultra low carbon vehicle' means a vehicle emitting less than 50 g CO2/km, measured in accordance with Regulation (EC) No 715/2007 and specified as the CO2 mass emission (combined) in the certificate of conformity.

Article 4 a (new)

Text proposed by the Commission

Amendment

Ultra low carbon vehicles

Between 1 January 2012 and the year beginning 1 January 2016 for the purposes of determining compliance by individual manufacturers of passenger cars with the specific

emissions target referred to in Article 4, each ultra low carbon vehicle registered in the European Union shall contribute to the calculation of the manufacturer's average specific emissions of CO₂ on a multiplier basis of:

2012-2013: 4 times

2014: 3 times

2015: 2 times.

From the 1 January 2016 this multiplier will cease to apply.

COMPROMISE 6: ECO-INNOVATION

replaces ams 54, 57 part 2, 69, 67, 71, 86, 87 88, 93, 103, 117, 121, ITRE 29, 149-150, 154, 152-153-155, 202, 203, 204, 210, 211, 212, 219, 216a, 231-ITRE 51-232-233, 250, 265, 25, 52, ITRE 9, ITRE 10, ITRE 11, ITRE 12

Article 3 paragraph 1 (g new)

(PSE + PPE)

Text proposed by the Commission

Amendment

'Eco-innovation' means a technology which, regardless of driver behaviour, results in quantifiable and verifiable reductions in CO2 emissions and which is not taken into account in determining the specific emissions of CO2 of a passenger car and which is not required by other Community legislation.

Article 9 a new

Text proposed by the Commission

Amendment

1. Upon application from a manufacturer, the Commission may authorise eco-innovation in accordance with the Regulatory power with scrutiny referred to in Article 12(3) to be taken into account when determining a manufacturer's specific emissions of CO2.

2. The Commission shall maintain and publish a list of eco-innovations authorised in accordance with paragraph 1.

The list shall set out a reference number for each eco-innovation and the amount of emissions reduction which may be attributed to that eco-innovation.

3. An authorisation under paragraph 1 shall be valid for the calendar years up to and including 2015 or when a new test cycle will be amended to take account of such eco-innovations, whichever is the later.

4. Where a new passenger car includes an eco-innovation authorised in accordance with this article, the manufacturer shall include the reference number for any eco-innovations included on the car in the certificate of conformity for that car.

5. Where the certificate of conformity for a particular car includes a reference to one or more eco-innovations in accordance with paragraph 4, the specific emissions of CO₂ of that car for the purposes of this Regulation shall be deemed to be reduced by the amount of emissions reduction attributed to that eco-innovation in the list published under paragraph 2. The total amount of emissions reductions authorised to be taken into account per passenger car may not exceed 5% of its total CO₂ emissions.

6. The Commission shall by 30 June 2010 adopt detailed provisions for the authorisation of eco-innovations under this article.

Those measures, designed to amend non-essential elements of this Regulation, by supplementing it, shall be adopted in accordance with the Regulatory power with scrutiny referred to in Article 12(3).

COMPROMISE 7 : LEGAL BASIS
(PSE+PPE+Greens +GUE)

Text proposed by the Commission

Having regard to the Treaty establishing the European Community, and in particular Article 95 thereof,

Amendment

Having regard to the Treaty establishing the European Community, and in particular Article 175 thereof,



La réduction des émissions de CO2 des voitures d'ici 2012 soutenue par la commission de l'environnement du PE

La commission de l'environnement du PE a soutenu ce jeudi l'objectif d'une réduction des émissions des voitures particulières à 120g de dioxyde de carbone par kilomètre d'ici 2012. Elle s'est aussi prononcée pour un objectif à long terme de 95g CO2/km en 2020. Les députés ont rejeté des projets de mesures transitoires pour les constructeurs jusqu'en 2015. Dès 2012, ces derniers devraient payer des amendes pour chaque gramme de CO2 dépassant les objectifs.

Le vote de la commission de l'environnement du Parlement européen s'est effectué sur la base d'un rapport de Guido Sacconi (PSE, IT), relatif à un projet de règlement fixant des normes en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves (dite de catégorie "M1") immatriculées dans l'UE. Celles-ci représentent 12% des émissions totales de dioxyde de carbone (CO2) - le principal gaz à effet de serre - de l'UE, selon les chiffres de la Commission européenne. Ce projet fait partie intégrante des efforts de l'UE pour réduire ses émissions de CO2 de 20% d'ici 2020.

La Commission européenne a proposé que des objectifs soient fixés seulement pour les véhicules ayant une masse de référence inférieure à 2 610 kg, mais la commission parlementaire demande que les voitures plus lourdes soient incluses elles aussi.

120g CO2/km d'ici 2012, 95g/km d'ici 2020

Une large majorité des membres de la commission de l'environnement a soutenu l'objectif de la Commission européenne visant à réduire les émissions à 120g de CO2/km pour l'ensemble de l'industrie automobile d'ici 2012, par rapport au niveau actuel de 160g CO2/km. Une réduction à 130g CO2/km devrait être atteinte via des améliorations technologiques au niveau des moteurs. Pour parvenir à l'objectif de 120g CO2/km, une baisse supplémentaire de 10g CO2/km devrait être obtenue grâce à d'autres progrès techniques (pneus améliorés, utilisation de biocarburants).

Conformément à une résolution du Parlement datant du 24 octobre 2007, les députés souhaitent fixer un objectif moyen d'émissions à long-terme d'un maximum de 95g CO2/km au 1er janvier 2020 - objectif qui n'était pas prévu dans la proposition de la Commission européenne. Cette dernière devrait, selon la commission parlementaire, présenter une nouvelle proposition en ce sens (95g/km en 2020) d'ici le 31 décembre 2014. Par ailleurs, cette proposition devrait être précédée d'une évaluation générale de l'impact d'une telle mesure sur l'industrie automobile et les autres secteurs concernés,

Communiqué de presse

ainsi qu'une analyse des coûts et bénéfices tenant compte du développement des innovations technologiques en matière de réduction des émissions de CO2.

Amendes sur les émissions excédentaires

La commission de l'environnement a rejeté (par 23 voix pour, 39 contre et deux abstentions) un amendement qui aurait permis des mesures transitoires pour l'industrie automobile de manière à ce qu'elle puisse atteindre progressivement l'objectif de 2012. Cet amendement aurait donné aux constructeurs des objectifs intérimaires moyens de 70% de leur parc automobile conforme à leurs objectifs individuels d'émissions de CO2 en 2012 et 2013, et 80% de leur parc conforme en 2014.

De la même manière, la commission parlementaire n'a pas soutenu l'idée de fixer à €50 la "prime sur les émissions excédentaires" que les constructeurs devront payer pour chaque gramme de dioxyde de carbone dépassant la limite. Elle a préféré soutenir la proposition de la Commission européenne visant à augmenter progressivement cette amende de €20 en 2012 à €95 en 2015.

L'UE devrait investir ces rentrées financières dans le développement de voitures non-polluantes et d'autres innovations technologiques qui réduiraient les émissions de CO2 des véhicules.

Masse versus empreinte : comment calculer les objectifs en CO2

Le calcul des objectifs en matière de CO2 doit être basé sur la masse du véhicule, a réaffirmé la commission du PE mais la Commission européenne souhaite étudier des paramètres alternatifs tels que les empreintes au sol, à savoir la voie multipliée par l'empattement.

Prendre en considération les éco-innovations

Un autre amendement adopté par la commission parlementaire stipule que les constructeurs automobiles peuvent demander à obtenir des crédits spéciaux pour les éco-innovations - c'est-à-dire des technologies innovantes de réduction des CO2 pour les voitures telles que les phares économiseurs d'énergie, qui ne sont actuellement pas comprises dans le cycle normal de test. Les crédits associés à une technologie ne doivent pas représenter plus de 75% de la réduction concrète de CO2.

Des objectifs particuliers pour les constructeurs indépendants

Les députés sont d'accord avec la Commission pour permettre aux constructeurs indépendants, qui produisent moins de 10 000 voitures nouvellement immatriculées par an, une dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques.

La commission parlementaire a aussi ajouté une nouvelle disposition donnant aux producteurs indépendants qui produisent entre 10 000 et 30 000 voitures nouvellement immatriculées par an, la possibilité d'appliquer un objectif alternatif visant à réduire la moyenne de leurs émissions spécifiques de 25% par rapport aux niveaux de 2006.

Le règlement : partie intégrante de la législation environnementale de l'UE

Suivant la recommandation de la commission des affaires juridiques du Parlement, les députés se sont accordés pour que le règlement soit adopté sous le chapitre environnement (article 175 du Traité) et pas sous l'article relatif aux règles du marché intérieur (article 95) comme proposé initialement par la Commission. Les députés considèrent que l'article 175 est plus à même de servir l'objectif de la législation et permet d'imposer des amendes afin de la rendre plus efficace.

N.B. :

Le rapport a été adopté par 46 voix pour et 19 voix contre -- Procédure: codécision, première lecture -- Vote en plénière: octobre ou novembre (à confirmer) à Strasbourg.