



# UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

---

Strasburgo, 23 aprile 2009  
(OR. en)

2007/0297 (COD)  
LEX 1028

PE-CONS 3741/2/08  
REV 2

ENV 1046  
ENT 338  
CODEC 1910

**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<sub>2</sub> DEI VEICOLI LEGGERI**

**REGOLAMENTO (CE) N. .../2009  
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del 23 aprile 2009**

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

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,  
visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 175, paragrafo 1,  
vista la proposta della Commissione,  
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>1</sup>,  
previa consultazione del Comitato delle regioni,  
deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> GU C 77 del 31.3.2009, pag. 1.

<sup>2</sup> Parere del Parlamento europeo del 17 dicembre 2008 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 6 aprile 2009.

considerando quanto segue:

- (1) Obiettivo del presente regolamento è definire livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove immatricolate nella Comunità che contribuiscano ad attuare l'approccio comunitario integrato volto a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri garantendo al contempo il corretto funzionamento del mercato interno.
- (2) 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<sup>1</sup>, 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'Unione europea persegua, nell'ambito di negoziati internazionali, l'obiettivo di una riduzione delle emissioni dei gas a effetto serra pari al 30% (rispetto ai livelli del 1990) da parte dei paesi industrializzati entro il 2020 e che l'Unione stessa si assuma l'impegno fermo e unilaterale di ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 20% entro il 2020 (rispetto ai livelli del 1990), indipendentemente dalle riduzioni raggiunte dagli altri paesi industrializzati. Il Parlamento europeo e il Consiglio hanno approvato tale obiettivo.

---

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

- (3) 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, è opportuno mettere in atto politiche e misure a livello nazionale e a livello comunitario in tutti i settori dell'economia comunitaria e non soltanto nei settori dell'industria e dell'energia. Il trasporto su strada è il secondo più ampio settore fonte di emissioni di gas a effetto serra nell'Unione e le sue emissioni continuano a crescere. Se il suo impatto sui cambiamenti climatici dovesse continuare ad aumentare, metterà in serio pericolo le riduzioni ottenute in altri settori ai fini della lotta ai cambiamenti climatici.
- (4) Gli obiettivi comunitari per le autovetture nuove offrono ai costruttori una maggiore certezza in termini di pianificazione e una maggiore flessibilità nell'adempimento degli obblighi di riduzione di CO<sub>2</sub> 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 per la competitività dei costruttori, dei costi diretti e indiretti gravanti sulle imprese e dei benefici che si ottengono in termini di promozione dell'innovazione e di riduzione del consumo energetico.

- (5) Il presente regolamento si basa su una procedura consolidata di misurazione e monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> di veicoli immatricolati nella Comunità a norma 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 CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture nuove<sup>1</sup>. È importante che la fissazione di obblighi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> continui a garantire ai costruttori di veicoli prevedibilità e certezza in termini di pianificazione a livello comunitario per tutto il loro parco auto nuovo all'interno della Comunità.
- (6) Nel 1995 la Commissione ha adottato una strategia comunitaria per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture. 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.

---

<sup>1</sup> GU L 202 del 10.8.2000, pag. 1.

- (7) Nel 1998 l'associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA) si è impegnata a ridurre le emissioni medie delle automobili nuove a 140 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture (ACEA)<sup>1</sup>, nella raccomandazione 2000/303/CE della Commissione, del 13 aprile 2000, sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture (KAMA)<sup>2</sup>, e nella raccomandazione 2000/304/CE della Commissione, del 13 aprile 2000, sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture (JAMA)<sup>3</sup>.
- (8) Il 7 febbraio 2007 la Commissione ha adottato due comunicazioni parallele: una comunicazione sui risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e una comunicazione su un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo (CARS 21). Le due comunicazioni mettevano in evidenza i progressi realizzati per conseguire l'obiettivo dei 140 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>/km.

---

<sup>1</sup> GU L 40 del 13.2.1999, pag. 49.

<sup>2</sup> GU L 100 del 20.4.2000, pag. 55.

<sup>3</sup> GU L 100 del 20.4.2000, pag. 57.

- (9) Le due comunicazioni proponevano pertanto l'adozione di un approccio integrato per conseguire l'obiettivo comunitario di 120 g CO<sub>2</sub>/km entro il 2012 e annunciavano che la Commissione avrebbe presentato in proposito un quadro normativo incentrato sulla riduzione obbligatoria delle emissioni di CO<sub>2</sub>, al fine di raggiungere l'obiettivo di 130 g CO<sub>2</sub>/km in media per il nuovo parco auto grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori dei veicoli. 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 CO<sub>2</sub> delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo<sup>1</sup>. Un ulteriore abbattimento di 10 g CO<sub>2</sub>/km, o equivalente ove tecnicamente necessario, sarà ottenuto con miglioramenti tecnologici di altra natura e con un maggiore ricorso ai biocarburanti sostenibili.
- (10) 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 tengano conto delle diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili ed evitino distorsioni ingiustificate della concorrenza tra di essi. Tale quadro dovrebbe inoltre essere compatibile con la finalità generale del conseguimento degli obiettivi assegnati alla Comunità 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.

---

<sup>1</sup> GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.

- (11) È opportuno garantire un finanziamento adeguato a titolo del bilancio generale dell'Unione europea per promuovere lo sviluppo di tecnologie volte a ridurre drasticamente le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli stradali.
- (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 CO<sub>2</sub> delle autovetture in funzione dell'utilità delle auto su base lineare. Per descrivere l'utilità un parametro opportuno è la massa, che offre una correlazione con le emissioni attuali e può quindi consentire di fissare obiettivi più realistici e neutri sotto il profilo della concorrenza. Inoltre, i dati sulla massa sono facilmente reperibili. È opportuno raccogliere anche i dati su altri parametri relativi all'utilità, come l'impronta (ottenuta moltiplicando la carreggiata per il passo), onde facilitare valutazioni a lungo termine dell'approccio fondato sull'utilità. Entro il 2014 la Commissione dovrebbe riesaminare la disponibilità di dati e, se del caso, presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta per adeguare il parametro relativo all'utilità.
- (13) Scopo del presente regolamento è incentivare l'industria automobilistica ad investire nelle nuove tecnologie. Il presente regolamento promuove attivamente l'innovazione ecocompatibile e tiene conto della futura evoluzione tecnologica. Si dovrebbe promuovere in particolare lo sviluppo di tecnologie di propulsione innovative, in quanto le loro emissioni sono significativamente più basse di quelle delle autovetture tradizionali. In tal modo si promuove la competitività a lungo termine dell'industria europea e si crea un maggior numero di posti di lavoro qualificati. La Commissione dovrebbe vagliare la possibilità di includere misure di innovazione ecocompatibile nella revisione delle procedure di prova di cui all'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 715/2007, tenendo conto degli impatti tecnici ed economici di tale inclusione.



- (14) Riconoscendo il livello estremamente elevato dei costi di ricerca e sviluppo e dei costi unitari di produzione delle prime generazioni di tecnologie di veicoli a bassissime emissioni di carbonio da immettere sul mercato successivamente alla sua entrata in vigore, il presente regolamento è volto ad accelerare e ad agevolare, su base provvisoria, la procedura d'introduzione sul mercato comunitario di veicoli a emissioni di carbonio estremamente ridotte nelle fasi iniziali della loro commercializzazione.
- (15) L'uso di taluni carburanti alternativi può offrire significative riduzioni di CO<sub>2</sub> calcolato "dal pozzo alla ruota". Il presente regolamento prevede pertanto specifiche disposizioni volte a promuovere l'ulteriore utilizzo di taluni veicoli a carburante alternativo nel mercato europeo.
- (16) Al fine di garantire la coerenza con l'impostazione adottata nell'ambito della strategia della Commissione su CO<sub>2</sub> 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.
- (17) La direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli<sup>1</sup>, stabilisce un quadro armonizzato contenente le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici generali necessari per l'omologazione di tutti i veicoli nuovi che rientrano nel suo ambito di applicazione. È opportuno che l'entità preposta al rispetto del presente regolamento sia la stessa che è responsabile di tutti gli aspetti della procedura di omologazione prevista da tale direttiva e della conformità della produzione.

---

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

- (18) Ai fini dell'omologazione si applicano requisiti specifici per i veicoli per uso speciale di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE ed essi dovrebbero pertanto essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento. In linea con la politica comunitaria a favore delle persone con disabilità, è opportuno altresì escludere i veicoli classificati come veicoli di categoria M1 prima dell'entrata in vigore del presente regolamento, costruiti specificamente a fini commerciali per permettere l'uso della sedia a rotelle all'interno del veicolo e che corrispondono alla definizione di veicoli per uso speciale di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE.
- (19) I costruttori dovrebbero disporre di flessibilità nel decidere come raggiungere gli obiettivi definiti dal presente regolamento e dovrebbero essere autorizzati a calcolare la media delle emissioni sull'intero parco auto nuovo piuttosto che rispettare gli obiettivi in materia di CO<sub>2</sub> per ogni singola autovettura. I costruttori dovrebbero pertanto essere tenuti a garantire che le emissioni specifiche medie di tutte le autovetture nuove immatricolate nella Comunità di cui sono responsabili non superino la media degli obiettivi di emissione per tali autovetture. Tale requisito dovrebbe essere introdotto gradualmente tra il 2012 e il 2015, al fine di agevolare la transizione.
- (20) Non è opportuno utilizzare lo stesso metodo per determinare gli obiettivi di riduzione delle emissioni per i grandi produttori e i piccoli costruttori considerati come indipendenti sulla base dei criteri stabiliti nel presente regolamento. A detti piccoli produttori dovrebbero essere attribuiti obiettivi di riduzione delle emissioni alternativi, in relazione al potenziale tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli di ciascun costruttore, coerentemente con le caratteristiche dei segmenti di mercato interessati. Tale deroga dovrebbe essere inclusa nella revisione degli obiettivi per le emissioni specifiche di cui all'allegato I, da completare entro l'inizio del 2013.

- (21) Ai costruttori di nicchia dovrebbe essere consentito di beneficiare di un obiettivo alternativo inferiore del 25% rispetto alle loro emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> nel 2007. Un obiettivo equivalente dovrebbe essere fissato ove non esistano informazioni circa le emissioni specifiche medie di un costruttore per il 2007. Tale deroga dovrebbe essere inclusa nella revisione degli obiettivi per le emissioni specifiche di cui all'allegato I, da completare entro l'inizio del 2013.
- (22) Ai fini della determinazione delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> per tutte le autovetture nuove immatricolate nella Comunità di cui i costruttori sono responsabili, tutte le autovetture dovrebbero essere prese in considerazione, indipendentemente dalla loro massa o da altre caratteristiche. Nonostante il regolamento (CE) n. 715/2007 non si applichi alle autovetture con una massa di riferimento superiore a 2 610 kg alle quali non è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 715/2007, le emissioni per queste autovetture dovrebbero essere misurate secondo la stessa procedura di misurazione specificata per le autovetture dal regolamento (CE) n. 692/2008<sup>1</sup>. I valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> risultanti dovrebbero essere inseriti nel certificato di conformità del veicolo al fine di consentirne l'inclusione nel sistema di monitoraggio.

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

- (23) Per garantire la flessibilità al fine di conseguire gli obiettivi fissati dal presente regolamento i costruttori possono decidere di costituire un raggruppamento su base aperta, trasparente e non discriminatoria. Un accordo per la costituzione di un raggruppamento non dovrebbe avere durata superiore a cinque anni, ma può essere rinnovato. Qualora i costruttori abbiano costituito un raggruppamento, si dovrebbe considerare che essi 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.
- (24) Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di cui al presente regolamento occorre un solido meccanismo per garantire il rispetto degli obblighi.
- (25) Le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> 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 del presente regolamento, è opportuno che il rispetto 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 la raccolta e la comunicazione dei dati stessi.

- (26) 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 raccolti dagli Stati membri dovrebbero essere coerenti con il certificato di conformità rilasciato dal costruttore per l'autovettura ed essere basati esclusivamente su tale riferimento. Qualora per ragioni giustificate non dovessero utilizzare il certificato di conformità per completare la procedura di immatricolazione e messa in circolazione di un'autovettura nuova, gli Stati membri dovrebbero applicare le misure necessarie a garantire l'adeguata accuratezza della procedura di controllo. Dovrebbe essere creata una banca dati standard comunitaria per i dati relativi al certificato di conformità. Questa dovrebbe essere utilizzata come unico riferimento per consentire agli Stati membri di conservare più facilmente i propri dati di immatricolazione in caso di nuove immatricolazioni.
- (27) Il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento dovrebbe essere valutato a livello comunitario. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni prodotte in eccesso per ogni anno civile a partire dal 2012. È opportuno modulare tale indennità a seconda 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 ad adottare provvedimenti per ridurre le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture, l'indennità dovrebbe rispecchiare i costi tecnologici. Le indennità per le emissioni prodotte in eccesso dovrebbero essere considerate entrate del bilancio generale dell'Unione europea.
- (28) Le eventuali misure nazionali che gli Stati membri possono mantenere o introdurre ai sensi dell'articolo 176 del trattato, in considerazione della finalità e delle strutture del presente regolamento, evitano di imporre sanzioni supplementari o più rigorose ai costruttori che non ottemperano agli obiettivi che devono soddisfare ai sensi del presente regolamento.

- (29) Il presente regolamento dovrebbe lasciare impregiudicata la piena applicazione delle regole comunitarie in materia di concorrenza.
- (30) La Commissione dovrebbe vagliare nuove modalità per il suo raggiungimento dell'obiettivo a lungo termine, in particolare per quanto riguarda la pendenza della curva, il parametro di utilità e l'indennità per le emissioni in eccesso.
- (31) Le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione<sup>1</sup>.
- (32) In particolare, la Commissione dovrebbe avere 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, di adottare disposizioni dettagliate relative alla deroga per taluni costruttori e adeguare l'allegato I onde tener conto dell'evoluzione della massa delle autovetture di nuova immatricolazione nella Comunità e di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione dei test per la misurazione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>. Tali misure di portata generale intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento anche completandolo con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.

---

<sup>1</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- (33) Per ragioni di semplificazione e chiarezza giuridica, la decisione n. 1753/200/CE dovrebbe essere abrogata.
- (34) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire stabilire i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove, al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno e realizzare l'obiettivo generale dell'Unione di riduzione delle emissioni dei gas serra, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa delle dimensioni o degli effetti dell'azione proposta, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## *Articolo 1*

### *Oggetto e finalità*

Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove, al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno e realizzare l'obiettivo generale della Comunità europea di 120 g CO<sub>2</sub>/km come livello medio di emissioni per il nuovo parco auto. Il presente regolamento fissa il livello medio delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove a 130 g CO<sub>2</sub>/km, misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione e tecnologie innovative, da conseguire mediante miglioramenti tecnologici apportati ai motori dei veicoli.

A partire dal 2020 in avanti il presente regolamento fissa un obiettivo di 95 g CO<sub>2</sub>/km come livello medio di emissioni per il nuovo parco auto, a norma dell'articolo 13, paragrafo 5.

Il presente regolamento sarà completato da altre misure, volte a realizzare, nell'ambito dell'approccio comunitario integrato, una riduzione di 10 g CO<sub>2</sub>/km.

## *Articolo 2*

### *Ambito di applicazione*

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



2. Non si tiene conto di precedenti immatricolazioni al di fuori del territorio comunitario effettuate meno di tre mesi prima dell'immatricolazione nella Comunità.
3. Il presente regolamento non si applica ai veicoli per uso speciale di cui all'allegato II, parte A, punto 5 della direttiva 2007/46/CE.

### *Articolo 3*

#### *Definizioni*

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:
  - a) "emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>": per il costruttore, la media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di tutte le autovetture nuove che produce;
  - b) "certificato di conformità": il certificato di cui all'articolo 18 della direttiva 2007/46/CE;
  - 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) "impronta": la carreggiata dell'autovettura moltiplicata per il suo passo quali indicati nel certificato di conformità e definiti nelle sezioni 2.1 e 2.3 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE;
- f) "emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>": le emissioni di CO<sub>2</sub> di un'autovettura misurate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e indicate come emissioni massiche di CO<sub>2</sub> (ciclo misto) nel certificato di conformità. Per le autovetture che non sono omologate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007, "emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>" le emissioni di CO<sub>2</sub> misurate secondo la stessa procedura di misurazione, come specificato per le autovetture nel regolamento (CE) 692/2008, o secondo le procedure adottate dalla Commissione per stabilire le emissioni di CO<sub>2</sub> per tali autovetture;
- g) "obiettivo per le emissioni specifiche": per il costruttore, la media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> consentite a norma dell'allegato I per ciascuna autovettura nuova che produce o, qualora benefici di una deroga ai sensi dell'articolo 11, l'obiettivo per le emissioni specifiche stabilito in forza della deroga.

2. Ai fini del presente regolamento, "per un gruppo di costruttori collegati" si intende un costruttore e le sue imprese collegate. Con riguardo ai costruttori, "per imprese collegate" si intendono:
- a) le imprese nelle quali il costruttore detiene, direttamente o indirettamente:
    - il potere di esercitare più della metà dei diritti di voto;
    - 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
    - il diritto di gestire gli affari dell'impresa;
  - b) le imprese che, direttamente o indirettamente, detengono nei confronti del costruttore i diritti o i poteri di cui alla lettera a);
  - c) le imprese nelle quali un'impresa di cui alla lettera b) detiene, direttamente o indirettamente, i diritti o i poteri di cui alla lettera a);
  - d) le imprese nelle quali il costruttore insieme con una o più delle imprese di cui alle lettere a), b) o c), ovvero due o più di queste ultime imprese, detengono congiuntamente i diritti o i poteri di cui alla lettera a);

- e) le imprese nelle quali i diritti o i poteri di cui alla lettera a) sono detenuti congiuntamente dal costruttore ovvero da una o più imprese 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 CO<sub>2</sub> delle proprie autovetture non superino l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I ovvero, qualora il costruttore benefici di una deroga in forza dell'articolo 11, in base a tale deroga.

Per determinare le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di ogni costruttore, si tiene conto delle seguenti percentuali di autovetture nuove del costruttore immatricolate durante l'anno in questione:

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

*Articolo 5*  
*Supercredits*

Nel computo delle emissioni medie di CO<sub>2</sub>, ogni nuova autovettura con emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> inferiori a 50 g CO<sub>2</sub>/ km conterà come:

- 3,5 autovetture nel 2012;
- 3,5 autovetture nel 2013;
- 2,5 autovetture nel 2014;
- 1,5 autovetture nel 2015;
- 1 autovettura dal 2016;

*Articolo 6*  
*Obiettivo di emissione specifico per i veicoli*  
*alimentati da carburante alternativo*

Ai fini della determinazione del rispetto da parte di un costruttore dell'obiettivo di emissioni specifiche di cui all'articolo 4, le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di ciascun veicolo progettato per poter essere alimentato da una miscela di benzina con l'85% di etanolo ("E85") che sia conforme alla pertinente legislazione comunitaria o alle vigenti norme tecniche europee, sono soggette a una riduzione del 5% sino al 31 dicembre 2015 in riconoscimento della maggiore capacità tecnologica e di riduzione delle emissioni connessa all'utilizzo di biocarburanti. Tale riduzione si applica solo nel caso in cui almeno il 30% delle stazioni di servizio nello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato fornisca questo tipo di carburante alternativo conforme ai criteri di sostenibilità per i biocarburanti di cui alla pertinente normativa comunitaria.

*Articolo 7*  
*Raggruppamento*

1. I costruttori, ad eccezione di quelli che beneficiano della deroga di cui all'articolo 11, possono costituire un raggruppamento al fine di adempiere agli obblighi fissati all'articolo 4.
2. L'accordo per la costituzione di un raggruppamento può riguardare uno o più anni civili, a condizione che la durata complessiva di ciascun accordo non sia superiore a cinque anni civili, e deve essere concluso entro il 31 dicembre del primo anno civile per il quale è previsto il raggruppamento delle emissioni. I costruttori che costituiscono un raggruppamento trasmettono alla Commissione le seguenti informazioni:
  - a) i costruttori che faranno parte del raggruppamento;
  - b) il costruttore designato quale responsabile del raggruppamento, che funge da referente per il raggruppamento e ha il compito di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 9, per le emissioni prodotte in eccesso; e
  - 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 il requisito di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 9, per le emissioni prodotte in eccesso, la Commissione ne informa i costruttori.

4. I costruttori appartenenti al raggruppamento informano congiuntamente la Commissione di qualsiasi variazione riguardante il responsabile del raggruppamento o la sua situazione finanziaria, nella misura in cui tale variazione possa incidere sulla sua idoneità a soddisfare i requisiti di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 9, per le emissioni prodotte in eccesso, di qualsiasi variazione dei membri del raggruppamento o dello scioglimento dello stesso.
5. I costruttori possono concludere accordi per la costituzione di raggruppamenti purché tali accordi rispettino gli articoli 81 e 82 del trattato e consentano la partecipazione in modo aperto, trasparente e non discriminatorio, e a condizioni ragionevoli dal punto di vista commerciale, a qualsiasi costruttore che chieda di diventare membro del raggruppamento. Ferma restando l'applicabilità generale a tali raggruppamenti delle regole comunitarie in materia di concorrenza, tutti i membri del raggruppamento assicurano in particolare che nell'ambito dell'accordo non vi sia condivisione di dati né scambio di informazioni, ad eccezione delle seguenti informazioni:
  - a) emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub>;
  - b) obiettivo per le emissioni specifiche;
  - c) numero totale di veicoli immatricolati.
6. Il paragrafo 5 non si applica quando tutti i costruttori membri di un raggruppamento sono parte dello stesso gruppo di costruttori collegati.

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

### *Articolo 8*

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

1. Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2010, e per ogni anno civile successivo, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascuna autovettura nuova immatricolata nel suo territorio a norma della parte A dell'allegato II. Tali informazioni sono rese disponibili ai costruttori e ai loro importatori o rappresentanti designati nei singoli Stati membri. Gli Stati membri si adoperano al massimo per assicurare che gli organismi preposti alla comunicazione dei dati operino in modo trasparente. Ciascuno Stato membro garantisce che le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture che non sono omologate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 siano misurate e registrate nel certificato di conformità.
2. Entro il 28 febbraio di ogni anno, a partire dal 2011, ciascuno Stato membro predispone e invia alla Commissione le informazioni di cui alla parte B dell'allegato II relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nella parte C dell'allegato II.



3. Su richiesta della Commissione, gli Stati membri trasmettono altresì tutti i dati rilevati a norma del paragrafo 1.
4. La Commissione mantiene un registro centralizzato dei dati trasmessi dagli Stati membri in base al presente articolo ed entro il 30 giugno di ogni anno, a partire dal 2011, calcola in via provvisoria per ogni costruttore quanto segue:
  - a) le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> prodotte nel precedente anno civile;
  - b) l'obiettivo per le emissioni specifiche dell'anno civile precedente; e
  - c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quello stesso anno.

La Commissione comunica ad ogni costruttore il calcolo provvisorio che lo riguarda. Tra i dati comunicati figurano i dati per ogni Stato membro riguardanti il numero di autovetture nuove immatricolate e le relative emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>.

Il registro è pubblico.

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

La Commissione esamina le notifiche dei costruttori ed entro il 31 ottobre conferma oppure modifica 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 CO<sub>2</sub> 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 ...\*. La Commissione ne informa successivamente il Parlamento europeo e il Consiglio.
8. Per ogni anno di calendario in cui si applica l'articolo 6, gli Stati membri forniscono informazioni alla Commissione per quanto riguarda la quota di stazioni di servizio e i criteri di sostenibilità relativi al carburante E85, di cui a detto articolo.
9. La Commissione può adottare disposizioni dettagliate per il monitoraggio e la comunicazione dei dati di cui al presente articolo e per l'applicazione dell'allegato II secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

---

\* GU: inserire la data di sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.

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

### *Articolo 9*

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

1. A partire dal 2012, per ogni anno civile per il quale le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> 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 per le emissioni in eccesso di cui al paragrafo 1 è calcolata secondo la seguente formula:
  - a) dal 2012 al 2018:
    - i) dove le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del costruttore superino l'obiettivo per le emissioni specifiche di più di 3 g CO<sub>2</sub>/km:
$$((\text{emissioni in eccesso} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ €/gCO}_2/\text{km} + 1 \text{ gCO}_2/\text{km} \times 25 \text{ €/gCO}_2/\text{km} + 1 \text{ gCO}_2/\text{km} \times 15 \text{ €/gCO}_2/\text{km} + 1 \text{ gCO}_2/\text{km} \times 5 \text{ €/gCO}_2/\text{km}) \times$$
numero di autovetture nuove

- ii) dove le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del costruttore superino l'obiettivo per le emissioni specifiche di più di 2 gCO<sub>2</sub>/km ma non oltre 3 gCO<sub>2</sub>/km:

$$((\text{emissioni in eccesso} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ €/gCO}_2/\text{km} + 1 \text{ gCO}_2/\text{km} \times 15 \text{ €/gCO}_2/\text{km} + 1 \text{ gCO}_2/\text{km} \times 5 \text{ €/gCO}_2/\text{km}) \times \text{numero di autovetture nuove}$$

- iii) dove le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del costruttore superino l'obiettivo per le emissioni specifiche di più di 1 ma non oltre 2 g CO<sub>2</sub>/km:

$$((\text{emissioni in eccesso} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ €/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ €/g CO}_2/\text{km}) \times \text{numero di autovetture nuove}$$

- iv) dove le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del costruttore superino l'obiettivo per le emissioni specifiche di non oltre 1 g CO<sub>2</sub>/km:

$$(\text{emissioni in eccesso} \times 5 \text{ €/g CO}_2/\text{km}) \times \text{numero di autovetture nuove.}$$

- b) a partire dal 2019:

$$(\text{emissioni in eccesso} \times 95 \text{ €/gCO}_2/\text{km}) \times \text{numero di autovetture nuove.}$$

Ai fini del presente articolo, "emissioni in eccesso", in base alla valutazione di cui all'articolo 4, è il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie del costruttore e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile in questione, arrotondato al terzo decimale più vicino, tenendo conto delle riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> determinate da tecnologie innovative approvate; e "numero di autovetture nuove" è il numero di autovetture nuove prodotte dal costruttore e immatricolate nell'anno interessato secondo i criteri di introduzione graduale di cui all'articolo 4.

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

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

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

## *Articolo 10*

### *Pubblicazione dei risultati raggiunti dai costruttori*

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

*Articolo 11*  
*Deroghe per taluni costruttori*

1. Un costruttore responsabile di un numero di autovetture nuove immatricolate nella Comunità inferiore a 10 000 unità per anno civile può presentare una domanda di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato in base all'allegato I se:
  - a) non è parte di un gruppo di costruttori collegati; o,
  - b) fa parte di un gruppo di costruttori collegati che è responsabile in totale di un numero di autovetture nuove immatricolate nella Comunità inferiore a 10 000 unità per anno civile; ovvero
  - c) è parte di un gruppo di costruttori collegati, ma gestisce i propri impianti di produzione e centro di progettazione.
  
2. La deroga chiesta a norma del paragrafo 1 può essere concessa per una durata massima di cinque anni civili. La domanda è presentata alla Commissione e riporta:
  - a) il nome del costruttore e l'indicazione della persona che lo rappresenta;
  - b) la documentazione attestante che il costruttore risponde ai requisiti necessari per beneficiare della deroga di cui al paragrafo 1;

- c) informazioni sulle autovetture costruite, comprese la massa e le relative emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e
  - d) un obiettivo per le emissioni specifiche coerente con il potenziale di riduzione del costruttore, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di autovetture prodotte.
3. Qualora ritenga che il costruttore soddisfi le condizioni necessarie per beneficiare della deroga chiesta a norma del paragrafo 1 e che l'obiettivo per le emissioni specifiche proposto dal costruttore corrisponda al suo potenziale di riduzione, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di autovetture prodotte, la Commissione concede la deroga. La deroga si applica a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo alla data di concessione della deroga.
4. Una domanda di deroga dall'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato a norma dell'allegato I può essere presentata da un costruttore responsabile, insieme a tutte le sue imprese collegate, di un numero di autovetture nuove immatricolate nella Comunità compreso tra 10 000 e 300 000 unità per anno civile.



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

- a) tutte le informazioni di cui al paragrafo 2, lettere a) e c), comprese, se del caso, informazioni su eventuali imprese collegate;
- b) un obiettivo costituito da una riduzione del 25% sulle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> nel 2007 o, se una singola domanda viene presentata con riguardo ad un certo numero di imprese collegate, una riduzione del 25% sulle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di tali imprese nel 2007.

Qualora, per l'anno 2007, non esistano le informazioni relative alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore, la Commissione stabilisce un obiettivo di riduzione equivalente basato sulle migliori tecnologie di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> disponibili impiegate nelle autovetture di massa comparabile e tenendo conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di auto prodotte. Questo obiettivo deve essere utilizzato dal richiedente ai fini della lettera b).

La Commissione concede una deroga al costruttore nel caso in cui risulti dimostrato che sono stati rispettati i criteri per la deroga di cui al presente paragrafo.

5. 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.

6. Qualora ritenga, in base alla notifica di cui al paragrafo 5 o ad altri elementi, che un costruttore non risponda più ai requisiti necessari per beneficiare della deroga, la Commissione revoca tale deroga a decorrere dal 1° gennaio dell'anno civile successivo e ne informa il costruttore.
7. Qualora ritenga che un costruttore non raggiunga il proprio obiettivo di emissioni specifiche, la Commissione deve imporre al costruttore un'indennità per le emissioni in eccesso quale prevista all'articolo 9.
8. La Commissione può adottare disposizioni dettagliate per l'applicazione dei paragrafi da 1 a 7, relative, tra l'altro, all'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe, al contenuto delle domande di deroga nonché al contenuto e alla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>.

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

9. Le domande di deroga, comprese le informazioni a supporto della stessa, le notifiche ai sensi del paragrafo 5, le revoche a norma del paragrafo 6 e qualsiasi imposizione di un'indennità per le emissioni in eccesso ai sensi del paragrafo 7 e le misure adottate a norma del paragrafo 8, sono messe a disposizione del pubblico, fatto salvo il regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

*Articolo 12*  
*Innovazioni ecocompatibili*

1. Su richiesta da parte di un fornitore o un costruttore, si esaminano i risparmi di CO<sub>2</sub> realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative. Il contributo totale di tali tecnologie intese a ridurre l'obiettivo di emissioni specifiche di un produttore può giungere ad un massimo di 7 g CO<sub>2</sub>/km.
  
2. Entro il 2010 la Commissione adotta le disposizioni dettagliate in vista di una procedura volta ad approvare tali tecnologie innovative secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 14, paragrafo 2. Tali disposizioni dettagliate si basano sui seguenti criteri per le tecnologie innovative:
  - a) il fornitore o il costruttore deve essere responsabile per i risparmi di CO<sub>2</sub> realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative;
  
  - b) le tecnologie innovative devono fornire un contributo comprovato alla riduzione di CO<sub>2</sub>;
  
  - c) le tecnologie innovative non devono essere interessate dal normale ciclo di test relativo alla misurazione del CO<sub>2</sub> o dalle disposizioni obbligatorie dovute ad ulteriori misure complementari nel rispetto di 10 g CO<sub>2</sub>/km di cui all'articolo 1 o essere obbligatorie in virtù di altre disposizioni del diritto comunitario.

3. Un fornitore o un costruttore che chiede che una misura venga approvata come tecnologia innovativa presenta alla Commissione una relazione, comprendente una relazione di verifica effettuata da un organismo indipendente e certificato. Nel caso di una possibile interazione tra la misura e un'altra tecnologia innovativa già approvata, la relazione fa riferimento a tale interazione e la relazione di verifica valuta in che misura l'interazione modifica la riduzione realizzata da ciascuna misura.
4. La Commissione approva la riduzione realizzata sulla base dei criteri di cui al paragrafo 2.

### *Articolo 13*

#### *Riesame e presentazione di relazioni*

1. Nel 2010 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio nella quale esamina i progressi realizzati nell'attuazione dell'approccio comunitario integrato per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri.
2. Entro il 31 ottobre 2014 e, successivamente, ogni tre anni, misure sono adottate per modificare l'allegato I in modo tale che il dato M<sub>0</sub> ivi riferito risulti essere la massa media delle autovetture nuove dei tre precedenti anni civili.

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

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

3. A partire dal 2012 la Commissione procede ad una valutazione d'impatto ai fini della revisione, entro il 2014, come previsto all'articolo 14, paragrafo 3 del regolamento (CE) n. 715/2007, delle procedure per la misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, come indicato ai sensi di detto regolamento. In particolare, la Commissione formula proposte idonee ad adattare le procedure in modo da riflettere adeguatamente il reale comportamento delle autovetture sotto il profilo delle emissioni di CO<sub>2</sub> e ad includere le tecnologie innovative riconosciute di cui all'articolo 12, che potrebbero essere contemplate nel ciclo di test. La Commissione garantisce che, successivamente, tali procedure siano regolarmente riviste.

A decorrere dalla data di applicazione della procedura rivista per la misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, le tecnologie innovative non vengono più approvate secondo la procedura di cui all'articolo 12.

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

5. Entro il 1° gennaio 2013 la Commissione completa una revisione degli obiettivi per le emissioni specifiche di cui all'allegato I e delle deroghe di cui all'articolo 11, con l'obiettivo di definire:
- le modalità per raggiungere, entro l'anno 2020, un obiettivo a lungo termine di 95 g CO<sub>2</sub>/km in modo efficace sotto il profilo dei costi; e
  - gli aspetti dell'attuazione di detto obiettivo tra cui l'indennità per le emissioni in eccesso.

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

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

7. Vengono adottate misure al fine di provvedere al necessario adeguamento alla formula di cui all'allegato I per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione dei test per la misurazione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>.

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

#### *Articolo 14*

##### *Procedura di comitato*

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 9 della decisione n. 280/2004/CE<sup>1</sup>.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

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

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

---

<sup>1</sup> Decisione n. 280/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, relativa ad un meccanismo per monitorare le emissioni di gas a effetto serra nella Comunità e per attuare il protocollo di Kyoto (GU L 49 del 19.2.2004, pag. 1).

*Articolo 15*  
*Abrogazione*

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

*Articolo 16*  
*Entrata in vigore*

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

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

Fatto a Strasburgo,

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*



## ALLEGATO I

### OBIETTIVI PER LE EMISSIONI SPECIFICHE

1. Le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> per ciascuna autovettura nuova, misurate in grammi per chilometro, sono determinate, ai fini dei calcoli di cui al presente allegato, con la seguente formula:

- a) dal 2012 al 2015:

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

dove:

M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

$$M_0 = 1372,0$$

$$a = 0,0457$$

- b) a partire dal 2016:

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

dove:

M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

M<sub>0</sub> = il valore adottato a norma dell'articolo 13, paragrafo 2

$$a = 0,0457$$

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

## ALLEGATO II

### MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI

#### PARTE A – Rilevamento dei dati sulle autovetture nuove e determinazione delle informazioni sul monitoraggio del CO<sub>2</sub>

1. Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2010, e per ogni anno civile 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 CO<sub>2</sub> (g/km),
  - d) massa (kg),
  - e) passo (mm), e
  - f) carreggiata (mm).
  
2. I dati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità dell'autovettura cui si riferiscono. Se per un'autovettura il certificato di conformità indica una massa minima e una massa massima, ai fini del presente regolamento gli Stati membri utilizzano solo il valore massimo. Nel caso di veicoli a doppia alimentazione (benzina-gas), i cui certificati di conformità riportano le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> sia per la benzina sia per il carburante gas, gli Stati membri utilizzano solo il valore misurato per il gas.

3. Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2010 e per ogni anno civile successivo ciascuno Stato membro determina, per ogni costruttore, secondo i metodi descritti nella parte B:
- a) il numero complessivo di autovetture nuove immatricolate nel loro territorio;
  - b) le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>, secondo quanto indicato al punto 2 della parte B del presente allegato;
  - c) la massa media, secondo quanto indicato al punto 3 della parte B del presente allegato;
  - d) per ciascuna versione di ciascuna variante di ciascun tipo di autovettura nuova:
    - i) il numero complessivo di autovetture nuove immatricolate nel loro territorio, secondo quanto indicato al punto 1 della parte B del presente allegato;
    - ii) le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e la quota di riduzione delle emissioni in esito a tecnologie innovative a norma dell'articolo 12 o veicoli alimentati da carburante alternativo a norma dell'articolo 6;
    - iii) la massa;
    - iv) l'impronta dell'autovettura, secondo quanto indicato al punto 5 della parte B del presente allegato.

PARTE B - Metodi per accertare i dati di monitoraggio  
delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture nuove

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

1. Numero di autovetture nuove immatricolate (N)

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

2. Emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove (S<sub>ave</sub>)

Le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di tutte le autovetture nuove immatricolate nel territorio di uno Stato membro nell'anno di monitoraggio (S<sub>ave</sub>) sono calcolate dividendo la somma delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di ciascuna autovettura nuova, (S), per il numero di autovetture nuove, (N).

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

3. 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<sub>ave</sub>) è calcolata dividendo la somma della massa di ciascuna autovettura nuova, (M), per il numero di autovetture nuove, (N).

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

4. Distribuzione delle autovetture nuove per versione

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

5. 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 ogni anno gli Stati membri riferiscono i dati descritti al punto 3 della parte A per ciascun costruttore, secondo i formati indicati di seguito.

Dati aggregati

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

Dati dettagliati a livello del costruttore:

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

\* A norma dell'articolo 12.

\*\* A norma dell'articolo 6.

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

---