



Bruxelles, 8.11.2017
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 (rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2017) 650} - {SWD(2017) 651}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Il settore automobilistico è particolarmente importante per l'UE, in quanto dà lavoro a più di 12 milioni di persone, impegnate nella produzione, vendita, manutenzione e nel trasporto. Nell'insieme del settore automobilistico mondiale, quello unionale si trova attualmente ad affrontare trasformazioni fondamentali. La digitalizzazione e l'automazione alterano i processi tradizionali di produzione. Innovazioni quali i sistemi di propulsione elettrica, la guida autonoma e i veicoli connessi sono sfide importanti che rivoluzionano il settore. Inoltre, la quota del mercato automobilistico dell'UE nelle vendite mondiali è diminuita negli ultimi dieci anni, passando da circa un terzo a circa il 20%, il che esercita un'ulteriore pressione sull'industria alla ricerca di nuovi mercati.

Sulla scia dell'accordo di Parigi¹, il mondo si è impegnato a procedere verso un'economia a basse emissioni di carbonio. Molti paesi attuano politiche di trasporti a basse emissioni di carbonio che prevedono norme tecniche relative ai veicoli, spesso in combinazione con misure volte a migliorare la qualità dell'aria. Finora le norme sulla riduzione delle emissioni di CO₂ per autovetture e veicoli commerciali leggeri vigenti in Europa sono state uno strumento fondamentale per promuovere l'innovazione e gli investimenti nelle tecnologie a basse emissioni di carbonio; oggi, in mancanza di norme più rigorose per il futuro oltre il 2020, l'UE rischia di perdere il primo posto nelle tecnologie di punta, in particolare per quanto riguarda i veicoli a zero/basse emissioni, in quanto Stati Uniti, Giappone, Corea del Sud e Cina avanzano rapidamente.

La Cina ha recentemente introdotto contingenti obbligatori di veicoli a zero/basse emissioni per i costruttori a decorrere dal 2019. Negli Stati Uniti, la California e altri nove Stati sono riusciti a istituire uno strumento normativo che incentiva la diffusione dei veicoli a zero/basse emissioni. L'importanza strategica dei veicoli a zero/basse emissioni per i costruttori di automobili è comprovata dai loro numerosi recenti annunci nei quali comunicano che la quota dei sistemi di propulsione elettrica nelle loro vendite mondiali aumenterà in modo significativo nei prossimi anni. L'industria automobilistica dell'UE deve diventare leader mondiale in queste nuove tecnologie, posizione che occupa già nelle tecnologie convenzionali.

Nel quadro normativo vigente i consumatori dell'UE non riescono ad approfittare dell'eventualità di risparmiare carburante. In base alla valutazione dei regolamenti in vigore sulle emissioni di CO₂, il risparmio di carburante derivante dalle norme relative al CO₂ supera di gran lunga il costo supplementare di acquisto, ma i risparmi di spesa sul carburante lungo l'intero ciclo di vita sono stati inferiori al previsto, principalmente a causa della crescente divergenza tra le emissioni misurate durante il ciclo di prova e le emissioni effettivamente prodotte. Se si riducesse questo «divario di emissioni» e sui veicoli nuovi fossero montate tecnologie finalizzate al risparmio di carburante in condizioni reali, i consumatori trarrebbero vantaggi ancora maggiori.

La strategia europea per una mobilità a basse emissioni², che la Commissione ha pubblicato nel luglio 2016, fissa un obiettivo ambizioso: entro il 2050 le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti dovranno essere inferiori di almeno il 60% rispetto al 1990, imboccando

¹ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019(01))

² COM(2016) 501 final.

decisamente un percorso di avvicinamento allo zero. Le emissioni di inquinanti atmosferici prodotte dai trasporti devono essere drasticamente ridotte in tempi brevi. La strategia ha inoltre messo in evidenza che l'introduzione dei veicoli a basse e a zero emissioni dovrà aumentare per poter guadagnare notevoli quote di mercato entro il 2030 e mettere l'UE decisamente su una traiettoria a lungo termine di mobilità a zero emissioni.

La strategia è stata applicata in un primo tempo con la comunicazione del maggio 2017 "L'Europa in movimento: Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti³". Vi si precisa che l'Unione deve sviluppare, offrire e produrre soluzioni di mobilità, attrezzature e veicoli a basse emissioni, interconnessi e automatizzati della migliore qualità, e realizzare le infrastrutture di sostegno necessarie più moderne. La comunicazione sottolinea che l'UE deve essere in prima linea nel definire l'evoluzione in corso nel settore automobilistico a livello mondiale, sulla base dei fondamentali progressi già realizzati.

Le attuali norme sulle emissioni di CO₂ per autovetture e veicoli commerciali leggeri fino al 2020-21 hanno contribuito a ridurre in modo significativo le emissioni dei veicoli leggeri⁴. Tuttavia, con le politiche attualmente in vigore le emissioni di gas a effetto serra non potranno diminuire in misura sufficiente per conseguire entro il 2030 l'obiettivo dell'UE di ridurre le emissioni di almeno il 40% rispetto ai livelli del 1990. Nel 2015 il trasporto su strada è stato responsabile del 22% delle emissioni di gas serra dell'UE, una quota in aumento costante dal 1990. Nel 2015 il 73% delle emissioni di gas a effetto serra dovute al trasporto su strada era imputabile ad autovetture e veicoli commerciali leggeri.

Il settore dei trasporti, che da un lato ha notevolmente ridotto le emissioni di inquinanti atmosferici nell'UE negli ultimi decenni, resta il principale responsabile delle emissioni di NO_x. I veicoli a emissioni zero non solo contribuiscono a ridurre le emissioni di CO₂ del trasporto su strada, ma apportano anche benefici in termini di trasporto senza emissioni di inquinanti atmosferici.

La presente proposta fissa obiettivi economicamente efficaci di riduzione delle emissioni di CO₂ per i nuovi veicoli commerciali leggeri fino al 2030, insieme ad un apposito meccanismo di incentivi inteso ad aumentare la quota di veicoli a zero/basse emissioni; s'intende in tal modo assicurare che l'industria automobilistica dell'UE mantenga il ruolo preminente che occupa nell'avanguardia tecnologica, con conseguente rafforzamento di competitività e occupazione; si ridurranno inoltre i costi del carburante per i consumatori e si contribuirà a conseguire gli impegni dell'UE nell'ambito dell'accordo di Parigi. Il meccanismo di incentivi per aumentare la quota di veicoli a zero/basse emissioni contribuisce in particolare a ridurre gli inquinanti atmosferici e quindi ad aumentare la qualità dell'aria a beneficio della sanità pubblica, integrando gli sforzi in atto per combattere i problemi di qualità dell'aria a livello urbano, regionale, nazionale.

Più precisamente, il meccanismo suddetto darà un segnale chiaro e fornirà la prevedibilità necessaria all'industria per investire e promuovere l'occupazione, l'innovazione e la competitività; consentirà inoltre di accelerare la diffusione di veicoli a zero/basse emissioni e lo sviluppo di tecnologie a basso consumo di carburante nell'UE e quindi fornirà le basi per mantenere l'industria automobilistica dell'UE in testa nei mercati mondiali. Grazie alle necessarie misure di accompagnamento a livello nazionale e unionale, si potranno realizzare gli investimenti nelle infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici.

³ COM(2017) 283 final.

⁴ Ricardo-AEA e TEPR (2015), Valutazione dei regolamenti 443/2009 e 510/2011 relativi alla riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri, disponibile all'indirizzo: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

Nuovi meccanismi di governance specifici faranno sì che i valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante corrispondano ai valori riscontrati dai consumatori su strada. La proposta garantisce inoltre che gli sforzi siano distribuiti equamente tra i costruttori.

La presente proposta fa parte di un più ampio pacchetto di mobilità, che include interventi sul lato della domanda a sostegno delle misure sul lato dell'offerta della proposta stessa. La direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada mira a stimolare il mercato dei suddetti tipi di veicoli. La modifica proposta assicura che la direttiva disciplini tutte le pratiche relative agli appalti pubblici, che fornisca segnali di mercato chiari e a lungo termine, con disposizioni semplificate ed efficaci. Essa dovrebbe migliorare il contributo del settore dei trasporti alla riduzione delle emissioni di CO₂ e di inquinanti atmosferici nonché la competitività e la crescita del settore stesso.

La direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi prevede norme comuni sul mercato interno, requisiti per la costruzione dell'infrastruttura minima che dovrà essere sviluppata attraverso quadri strategici nazionali, e l'informazione ai consumatori sulla compatibilità di carburanti e veicoli. Il piano d'azione sulle infrastrutture per i combustibili alternativi delinea una serie di raccomandazioni volte a rafforzare l'attuazione dei quadri strategici nazionali ai sensi della direttiva e a migliorare la pianificazione e il finanziamento di infrastrutture interoperabili per i combustibili.

L'iniziativa sulle batterie contribuirà a stabilire una catena del valore completa per lo sviluppo e la produzione di batterie nell'UE.

Inoltre, nel primo semestre 2018, la Commissione prevede di presentare obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per i nuovi veicoli pesanti.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta contribuirà all'obiettivo della strategia quadro per un'Unione dell'energia⁵ di realizzare la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio sicura e competitiva; contribuirà a conseguire gli obiettivi fissati nel quadro dell'UE per le politiche del clima e dell'energia all'orizzonte 2030, che comprendono obiettivi di riduzione di almeno il 40% delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE rispetto ai livelli del 1990. Le emissioni di gas a effetto serra nei settori non coperti dal sistema di scambio di quote di emissione (ETS), quali il trasporto su strada, dovranno essere ridotte almeno del 30% entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005. La Commissione ha proposto obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 per gli Stati membri nell'ambito del regolamento sulla condivisione dello sforzo⁶ che disciplina i settori non coperti dal sistema di scambio di quote di emissioni (ETS). Le norme sulle emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri per il periodo post 2020 aiuteranno gli Stati membri a conseguire tali obiettivi.

Inoltre, il sistema di scambio di quote di emissioni, pietra angolare della politica dell'UE in materia di clima, contribuisce a decarbonizzare il settore energetico che, con l'aumento della quota dei veicoli elettrici, avrà un ruolo sempre più importante nel settore del trasporto su strada.

⁵ COM(2015) 080 final.

⁶ Proposta di regolamento relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas a effetto serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 per un'Unione dell'energia resiliente e per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ad un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni in materia di cambiamenti climatici, COM(2016) 482 final.

Il 7° programma quadro e Orizzonte 2020 hanno fornito un finanziamento totale di più di 1,5 miliardi di EUR a sostegno di ricerca e sviluppo di batterie, combustibili alternativi e di tutti gli aspetti relativi all'elettrificazione dei veicoli.

La proposta della Commissione del 2016 relativa alla revisione della direttiva sulle energie rinnovabili (RED II)⁷ mira a ridurre le emissioni di gas a effetto serra dei carburanti grazie all'introduzione dell'obbligo a livello unionale per i fornitori di carburanti di fornire, entro il 2030, una quota minima del 6,8% di carburanti a basse emissioni e rinnovabili, tra cui l'energia elettrica da fonti rinnovabili e i biocarburanti avanzati.

La proposta di revisione della direttiva «Eurobollo» prevede l'imposizione di oneri in base alle prestazioni ambientali, il che permetterà di ricompensare i veicoli più rispettosi dell'ambiente e d'incentivare il rinnovo del parco veicoli⁸.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Come sottolineato nella nuova strategia di politica industriale recentemente adottata⁹, un'industria automobilistica competitiva e moderna è fondamentale per l'economia dell'UE. Tuttavia, per mantenere la preminenza tecnologica e prosperare sui mercati mondiali, l'Unione dovrà accelerare la transizione verso tecnologie più sostenibili e nuovi modelli imprenditoriali. Solo così è possibile assicurare all'Europa l'industria più competitiva, innovativa e sostenibile per il 2030 e oltre.

Inoltre, il piano della Commissione per la cooperazione settoriale sulle competenze¹⁰, avviato nel maggio 2016, include tra i settori interessati quello automobilistico. Il piano consente, tramite le domande di progetto, di riunire i principali rappresentanti delle parti sociali per individuare le difficoltà da affrontare in merito alle qualifiche e competenze e all'introduzione di strategie specifiche a livello nazionale o regionale che consentano di risolvere tali difficoltà.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica della presente proposta è l'articolo 192 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Ai sensi dell'articolo 191 e dell'articolo 192, paragrafo 1, del TFUE, l'Unione europea contribuisce a perseguire, tra l'altro, i seguenti obiettivi: salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o mondiale e, in particolare, a combattere i cambiamenti climatici.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Le norme sulle emissioni di CO₂ sono in vigore a livello dell'UE rispettivamente dal 2009 per le autovetture e dal 2011 per i veicoli commerciali leggeri, con definizione di obiettivi fino al 2020/21. Senza nuovi interventi dell'UE nel settore è poco probabile che si registrino ulteriori sensibili riduzioni di CO₂ dei nuovi veicoli leggeri, come è avvenuto nell'UE per le autovetture nel periodo compreso tra il 1995 e il 2006; una qualche riduzione si prevede

⁷ Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (rifusione), COM/2016/0767 final.

⁸ Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, COM(2017) 275 final.

⁹ COM(2017) 479 final.

¹⁰ http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848

ancora dopo il 2021 grazie al continuo rinnovo del parco con nuove autovetture e veicoli commerciali leggeri che soddisfano le norme del 2020-21 sulle emissioni di CO₂. Tuttavia, poiché le attività di trasporto dovrebbero ulteriormente aumentare, le riduzioni globali di CO₂ non bastano a raggiungere l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 2030 né gli impegni assunti nel quadro dell'accordo di Parigi.

L'intervento unionale è giustificato sia dall'impatto transfrontaliero dei cambiamenti climatici sia dalla necessità di salvaguardare i mercati unici dei veicoli. Senza intervento a livello dell'UE si correrebbe il rischio di vedere introdotti svariati regimi nazionali di riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri. Ciò si tradurrebbe in livelli di ambizione e parametri di progettazione diversi che richiederebbero una varietà di opzioni tecnologiche e configurazioni dei veicoli, con conseguente diminuzione delle economie di scala. Le iniziative a livello solo nazionale e locale sarebbero verosimilmente meno efficaci in quanto mancherebbero probabilmente di coerenza e frammenterebbero il mercato interno.

I costruttori, nella misura in cui detengono quote del mercato automobilistico diverse nei vari Stati membri, subirebbero in modo diverso l'impatto delle varie legislazioni nazionali, con potenziali rischi di distorsione della concorrenza. Ciò aumenterebbe i costi di conformità per i costruttori, e indebolirebbe gli incentivi a progettare automobili e veicoli commerciali leggeri a basso consumo di carburante a causa della frammentazione del mercato europeo.

I costi aggiuntivi dovuti alla mancanza di norme comuni e di soluzioni tecniche comuni graverebbero sia sui produttori di componenti che sui costruttori di veicoli. Essi sarebbero alla fine comunque trasferiti sui consumatori che, in mancanza d'intervento coordinato a livello unionale, sosterebbero costi dei veicoli più alti per lo stesso livello di riduzione dei gas a effetto serra.

- **Proporzionalità**

La proposta, poiché si limita a quanto necessario per il conseguimento dell'obiettivo prefissato, è conforme al principio di proporzionalità. La proposta stabilisce nuove norme economicamente efficienti per conseguire la necessaria riduzione delle emissioni di CO₂ in autovetture e veicoli commerciali leggeri conformemente a quanto convenuto nel quadro dell'UE per le politiche del clima e dell'energia all'orizzonte 2030 e, nel contempo, garantire un'equa ripartizione degli sforzi tra i costruttori.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Poiché la presente proposta consiste nella rifusione di due regolamenti vigenti, l'unico atto giuridico appropriato è un regolamento.

La tecnica della rifusione consente in questo caso la fusione dei due precedenti regolamenti molto simili in un unico testo legislativo che presenta le modifiche auspiccate, codifica tali modifiche con le disposizioni immutate dei precedenti atti ed abroga i suddetti atti. La proposta di rifusione del regolamento è in linea con l'impegno della Commissione nel quadro dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio¹¹».

¹¹ GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

• Valutazioni ex post/Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente

Nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT), si è proceduto ad un'attenta valutazione della normativa vigente. I lavori si sono conclusi nell'aprile 2015 con la pubblicazione della relazione finale dei consulenti¹².

Nella relazione di valutazione i regolamenti sono stati analizzati a fronte degli obiettivi stabiliti nell'atto originario: si è concluso che sono ancora pertinenti, in larga misura coerenti, hanno consentito un considerevole risparmio di emissioni e si sono dimostrati più economicamente efficaci di quanto inizialmente previsto nel conseguimento degli obiettivi fissati. Hanno inoltre creato un significativo valore aggiunto dell'UE che non si sarebbe potuto ottenere in pari misura con misure nazionali.

Di seguito, i punti salienti della valutazione:

- i regolamenti sono ancora validi, e lo resteranno anche dopo il 2020;
- i regolamenti sono stati più efficaci nel ridurre le emissioni di CO₂ rispetto ai precedenti accordi volontari con l'industria;
- il regolamento sulle emissioni di CO₂ delle autovetture ha probabilmente inciso nella misura del 65-85% sulla riduzione delle emissioni di gas di scarico ottenuta in seguito alla sua introduzione. Per i veicoli commerciali leggeri il regolamento ha svolto un ruolo rilevante nell'accelerare la riduzione delle emissioni;
- l'impatto sulla competitività e l'innovazione risulta generalmente positivo senza segni di distorsione della concorrenza;
- la relazione di valutazione ha evidenziato le carenze seguenti:
 - il ciclo di prova NEDC non riflette adeguatamente le emissioni reali, e la crescente discrepanza tra le emissioni misurate durante il ciclo di prova e le emissioni effettivamente prodotte ha eroso i benefici dei regolamenti;
 - i regolamenti non tengono conto delle emissioni dovute alla produzione di carburanti o associate alla produzione e allo smaltimento dei veicoli;
 - alcuni elementi della concezione (modalità di applicazione) dei regolamenti possono avere inciso sull'efficienza dei regolamenti stessi: in particolare, il ricorso alla massa come parametro di utilità penalizza la riduzione della massa in quanto opzione di abbattimento di emissioni;
- i regolamenti hanno generato vantaggi economici per la società;
- i costi per i costruttori sono stati molto inferiori a quanto inizialmente previsto in quanto le tecnologie di abbattimento delle emissioni si sono dimostrate in generale meno costose;
- i risparmi sulle spese di carburante lungo il ciclo di vita dei veicoli hanno superato i costi di produzione iniziali, ma sono stati inferiori al previsto, soprattutto a causa

¹² Ricardo-AEA e TEPR (2015), Valutazione dei regolamenti 443/2009 e 510/2011 relativi alla riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri, disponibile all'indirizzo: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

della crescente discrepanza tra le emissioni misurate durante il ciclo di prova e le emissioni effettivamente prodotte.

- i regolamenti sono in larga misura coerenti al loro interno e tra loro.
- le disposizioni che potenzialmente indeboliscono i regolamenti, anche se con un impatto limitato, sono la deroga per i costruttori di «nicchia», i supercrediti e il periodo d'introduzione progressiva (autovetture);
- l'armonizzazione del mercato è l'aspetto più importante del valore aggiunto dell'UE, ed è improbabile che un'azione non coordinata sarebbe stata altrettanto efficace. I regolamenti garantiscono requisiti comuni, in modo da ridurre al minimo i costi per i costruttori e fornire certezza normativa.
- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La Commissione ha raccolto il parere dei portatori di interessi attraverso i seguenti elementi:

- una consultazione pubblica on-line tra il 20 luglio e il 28 ottobre 2016;
- un seminario con i portatori di interessi (24 marzo 2017) per presentare i risultati della consultazione pubblica;
- un seminario con i portatori di interessi dedicato all'occupazione e alle competenze (26 giugno 2017);
- riunioni con le associazioni di settore che rappresentano i costruttori di automobili, i fornitori di componenti e materiali, i fornitori di carburante;
- riunioni bilaterali con le autorità degli Stati membri, i costruttori di veicoli, i fornitori, le parti sociali e le ONG;
- documenti di sintesi delle rispettive posizioni presentati dai portatori di interessi o dagli Stati membri.

Una sintesi della consultazione dei portatori di interessi è contenuta nell'allegato 2 della valutazione d'impatto della presente proposta.

I principali risultati delle consultazioni dei portatori di interessi possono essere riassunti come segue. Per quanto riguarda i livelli obiettivo, i costruttori di autovetture e veicoli commerciali leggeri preferirebbero in genere obiettivi meno ambiziosi per il 2030 rispetto alle ONG ambientali e dei trasporti e alle organizzazioni dei consumatori, favorevoli a obiettivi più ambiziosi sia per il 2025 che per il 2030. Quanto alla ripartizione degli sforzi, i costruttori sono favorevoli a una curva dei valori limite basata sulla massa, mentre le ONG ambientali e dei trasporti, come pure le organizzazioni dei consumatori, preferiscono l'impronta come parametro di utilità. Mentre l'industria automobilistica è per lo più contraria a un obiettivo vincolante in materia di LEV/ZEV (veicoli a basse emissioni/veicoli a zero emissioni) i costruttori di batterie e di componentistica elettrica, gli investitori delle infrastrutture, numerose città europee che si trovano ad affrontare problemi di qualità dell'aria, come pure le ONG attive nel settore dell'ambiente e dei trasporti, sono invece favorevoli all'approccio LEV/ZEV. Le organizzazioni dei consumatori non prendono posizione sugli incentivi LEV/ZEV.

- **Assunzione e uso di perizie**

La valutazione d'impatto si basa sui risultati della valutazione dei regolamenti vigenti¹³.

Per la valutazione quantitativa dell'impatto economico, sociale e ambientale, la relazione sulla valutazione d'impatto si basa su una serie specifica di curve dei costi, che coprono un'ampia gamma di tecnologie avanzate per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, nonché su una serie di modelli. È stato elaborato un insieme di scenari con il modello PRIMES-TREMOVE per stimare l'evoluzione del settore del trasporto su strada, integrandovi altri strumenti di modellizzazione: GEM-E3 e E3ME per gli impatti macroeconomici, il modello Dione del JRC, più nuovi elementi per valutare le incidenze a livello di costruttore (categoria).

I dati sulle emissioni di gas a effetto serra e altre caratteristiche del nuovo parco veicoli leggeri provengono dai dati annuali risultanti dal monitoraggio comunicati dagli Stati membri e raccolti dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) a norma dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 sulle emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri.

Oltre alle consultazioni dei portatori di interessi, sono state raccolte ulteriori informazioni grazie a vari studi commissionati a contraenti esterni, in particolare sulle tematiche seguenti:

- tecnologie disponibili nel periodo di tempo considerato per ridurre le emissioni di CO₂ dei nuovi veicoli leggeri, e relativa efficacia e costi;
- elementi che possono avere un impatto sulla competitività industriale e l'occupazione;
- divario crescente tra le emissioni registrate durante le prove e durante la guida in condizioni reali e fattori rilevanti in proposito;
- impatto dei diversi approcci normativi, dei parametri di misurazione regolamentari ed eventuali elementi di concezione (modalità di applicazione);
- impatto sulle emissioni di gas a effetto serra e sostanze inquinanti.

Un elenco degli studi è contenuto nell'allegato 1 della valutazione d'impatto della presente proposta.

- **Valutazione d'impatto**

La valutazione d'impatto a corredo della presente proposta è stata preparata e sviluppata in linea con le indicazioni dell'iniziativa «Legiferare meglio»; il comitato per il controllo normativo ha emesso un parere positivo con riserve il 13 ottobre 2017.

I miglioramenti suggeriti dal comitato sono stati integrati nella versione finale e sono indicati di seguito: 1) descrizione dei collegamenti con altre iniziative dell'UE, in particolare con i più ampi pacchetti mobilità presentati dalla Commissione; 2) spiegazione delle principali strozzature che ostacolano la diffusione dei veicoli a basse e a zero emissioni e di come il regolamento proposto possa contribuire a eliminarle; 3) illustrazione dei problemi di competitività per l'industria dell'UE, in particolare per quanto riguarda il rischio di perdere la leadership tecnologica e di come il regolamento proposto possa porvi rimedio; 4) individuazione dei principali vantaggi della decisione politica; 5) valutazione dell'onere normativo e del potenziale di semplificazione.

¹³ Ricardo-AEA e TEPR (2015), Valutazione dei regolamenti 443/2009 e 510/2011 relativi alla riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri, disponibile all'indirizzo: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

Opzioni

Le opzioni considerate nella valutazione d'impatto sono raggruppate in cinque elementi chiave intesi ad affrontare i problemi rilevati e conseguire gli obiettivi.

1) Obiettivi (livello, calendario, metrica)

Sono stati valutati vari livelli obiettivo per il periodo fino al 2030, compresi tra il 10% e il 40% di riduzione nel 2030 rispetto all'obiettivo medio per il parco veicoli dell'UE, relativo al 2021 per le autovetture e al 2020 per i veicoli commerciali leggeri. Sono state inoltre esaminate due opzioni inerenti ai livelli obiettivo indicati dal Parlamento europeo che la Commissione si era impegnata ad esaminare nei negoziati del 2014.

Per quanto concerne il calendario degli obiettivi, le opzioni considerate includono la fissazione di un obiettivo solo per il 2030, oppure di obiettivi per il 2025 e il 2030 o ancora la fissazione di obiettivi annuali per ciascuno degli anni del periodo 2022-2030. Quanto alla metrica per esprimere l'obiettivo, le opzioni considerate includono l'attuale approccio basato sulle emissioni dallo scarico («dal serbatoio alla ruota») e altre opzioni («dal pozzo alla ruota», «emissioni intrinseche», «ponderazione chilometrica»).

L'opzione prescelta per i livelli obiettivo consiste nel fissare nuovi obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE pari al 30% di riduzione del CO₂ nel 2030 rispetto agli obiettivi del 2021, sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri.

L'opzione prescelta per la metrica dell'obiettivo di emissione è mantenere quella "dal serbatoio alla ruota" con obiettivi fissati in g CO₂/km per la media ponderata delle vendite del parco, in quanto questo approccio è pienamente in linea con altri strumenti politici e cambiare metrica non avrebbe apportato grandi vantaggi. Quanto al calendario, l'opzione prescelta consiste nel fissare nuovi obiettivi di emissione di CO₂ applicabili dal 2025 a autovetture e veicoli commerciali leggeri, con obiettivi più rigorosi dal 2030 al fine di assicurare che entro il 2030 siano conseguite le riduzioni delle emissioni di CO₂ cumulative necessarie per contribuire a raggiungere gli obiettivi stabiliti nel quadro del regolamento sulla condivisione degli sforzi. Un tale approccio lancerà anche un segnale forte e tempestivo per gli investimenti in veicoli a basse e a zero emissioni.

2) Ripartizione dello sforzo

Ai sensi dei regolamenti vigenti gli obiettivi per le emissioni specifiche per ciascun costruttore sono definiti sulla base di una curva del valore limite, a partire dagli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE. Questa curva lineare definisce il rapporto tra le emissioni di CO₂ e la massa del veicolo in ordine di marcia.

Oltre all'approccio attuale, nella valutazione d'impatto sono state esaminate le seguenti opzioni: modificare la pendenza della curva del valore limite, usare un altro parametro di utilità (ad esempio l'impronta) o non ricorrere al parametro di utilità (stessa riduzione o stesso obiettivo per tutti i costruttori).

L'opzione prescelta per ripartire gli obiettivi dell'intero parco veicoli dell'UE tra i singoli costruttori dal 2025 è l'uso di una curva del valore limite, dove gli obiettivi specifici dei costruttori sono funzione della massa media di prova WLTP dei veicoli e la o le pendenze della curva segnano uno sforzo di riduzione equivalente tra i costruttori.

3) Incentivi LEV/ZEV (definizioni e tipi di incentivi)

Servendosi di diverse definizioni per i veicoli a basse emissioni (LEV), la valutazione d'impatto ha esaminato due diversi tipi di incentivi specifici per ZEV/LEV:

- *mandato vincolante*: a tutti i costruttori verrebbe richiesta la stessa quota ZEV/LEV;
- *sistema di crediti*: l'incentivo tiene conto della quota di ZEV/LEV del costruttore nel definirne l'obiettivo per le emissioni specifiche di CO₂. Un costruttore che supera un dato livello di ZEV/LEV di riferimento è ricompensato con un obiettivo per le emissioni di CO₂ meno severo.

Per ciascuno dei due tipi sono stati presi in considerazione diversi livelli di mandato/riferimento.

L'opzione prescelta per il meccanismo d'incentivi LEV/ZEV è il sistema di crediti.

4) Elementi dell'efficienza di attuazione

Sono stati esaminati diversi elementi che consentono un'attuazione economicamente efficiente, tra cui misure già contenute nei regolamenti vigenti: innovazioni ecocompatibili, raggruppamento, deroghe. Sono stati considerati anche elementi nuovi, ad esempio gli scambi, le riserve e i prestiti di crediti di CO₂.

L'opzione prescelta è: mantenere le disposizioni sulle innovazioni ecocompatibili, estendendo l'ambito d'applicazione ai sistemi di condizionamento d'aria e consentendo una revisione del massimale di 7 g/km; mantenere le disposizioni sul raggruppamento, precisando in che modo i costruttori possono costituire raggruppamenti aperti; non introdurre la possibilità di scambi, riserve e prestiti di crediti di CO₂; sopprimere la possibilità di concedere una deroga «di nicchia» ai costruttori di autovetture.

5) Governance

L'efficacia degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ in realtà dipende, da un lato, dalla rappresentatività della procedura di prova rispetto alla guida media in condizioni reali; dall'altro, dalla misura in cui i veicoli immessi sul mercato sono conformi ai veicoli di riferimento sottoposti alle prove di omologazione. In proposito, la raccomandazione del Parlamento europeo in seguito all'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico ha sottolineato che i meccanismi di vigilanza del mercato sono essenziali per mantenere un sistema affidabile e attendibile.

In tale contesto e in linea con le raccomandazioni del meccanismo di consulenza scientifica (SAM), sono state considerate diverse opzioni. La prima riguarda la raccolta, la pubblicazione e il monitoraggio dei dati sul consumo reale di carburante in base all'obbligo dei costruttori di montare dispositivi di misurazione del consumo di carburante standardizzati sui nuovi veicoli in forza della normativa sull'omologazione. La seconda opzione riguarda le misure di vigilanza del mercato considerate in relazione ai controlli sulla conformità della produzione e sulla conformità in servizio.

L'opzione prescelta consiste nel conferire alla Commissione la facoltà di i) raccogliere, pubblicare e monitorare i dati sul consumo reale di carburante e istituire l'obbligo di comunicare gli scostamenti legati al meccanismo di correzione e (ii) correggere i valori delle emissioni di CO₂ comunicati in caso di scostamenti rilevati grazie all'aumentata sorveglianza del mercato.

Riferimento della sintesi della valutazione d'impatto: SWD(2017)650

Riferimento del parere del comitato per il controllo normativo: SEC(2017)476

- **Efficienza normativa e semplificazione**

In linea con l'impegno della Commissione di "Legiferare meglio", la proposta è stata preparata in uno spirito di inclusione, sulla base della trasparenza e del coinvolgimento continuo dei portatori di interesse.

La valutazione d'impatto ha inoltre esaminato come semplificare la normativa e ridurre i costi amministrativi inutili.

I costruttori responsabili di meno di 1 000 veicoli di nuova immatricolazione all'anno, in molti casi PMI, continuano a beneficiare dell'esenzione dal raggiungimento degli obiettivi per le emissioni specifiche di CO₂. Le esenzioni *de minimis* riducono i costi di conformità e amministrativi dei piccoli costruttori, oltre ad agevolare l'accesso al mercato di nuovi costruttori senza alcun impatto significativo sull'insieme delle riduzioni delle emissioni di CO₂ per l'intero parco veicoli dell'UE.

Inoltre, la proposta mantiene numerosi elementi di attuazione efficiente in termini di costi, quali il raggruppamento, che ridurranno i costi di conformità per i costruttori.

Il sistema di crediti per i veicoli a zero e a basse emissioni non comporterà oneri amministrativi supplementari. La soppressione della deroga per i costruttori di nicchia ridurrà gli oneri amministrativi.

Non si prevedono modifiche nel regime di conformità né nel livello delle sanzioni. L'impatto delle opzioni relative alla governance dipenderà dalle disposizioni di attuazione concrete.

- **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti segnatamente nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non richiede ulteriori risorse finanziarie.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani di attuazione e modalità di monitoraggio, valutazione e comunicazione**

La proposta si basa sulle relazioni annuali e procedure di monitoraggio istituite nell'ambito degli attuali regolamenti. Per valutare la conformità dei costruttori ai rispettivi obiettivi annui di emissioni specifiche, gli Stati membri comunicano ogni anno alla Commissione i dati di tutte le nuove immatricolazioni di autovetture e veicoli commerciali leggeri. Oltre alle emissioni di CO₂ e ai valori di massa omologati, sono monitorati numerosi altri dati, tra i quali il tipo di carburante e i risparmi di emissioni di CO₂ dovuti alle innovazioni ecocompatibili.

La Commissione, con il sostegno della Agenzia europea dell'ambiente (AEA), pubblica ogni anno i dati risultanti dal monitoraggio dell'anno civile precedente, compresi i calcoli delle prestazioni del costruttore in relazione alle emissioni specifiche di CO₂. I costruttori hanno la possibilità di notificare gli errori nei dati provvisori presentati dagli Stati membri. Questo sistema ben rodato è importante per monitorare l'impatto della normativa.

Per rafforzare gli aspetti della governance del sistema di monitoraggio, la valutazione d'impatto ha esaminato l'opzione di considerare, ai fini della verifica della conformità del

costruttore, se le emissioni dei veicoli in circolazione siano conformi ai valori di CO₂ omologati.

Oltre alla procedura di valutazione della conformità, nella valutazione d'impatto figura un elenco di indicatori di base per monitorare gli obiettivi specifici da conseguire con questa proposta. Essi sono integrati da una serie di obiettivi e indicatori operativi.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Articolo 1 - Oggetto e finalità

L'articolo precisa gli obiettivi di riduzione di CO₂ per l'intero parco veicoli dell'UE, applicabili alle autovetture nuove e ai veicoli commerciali leggeri nuovi dal 2020, dal 2025 e dal 2030. Il regolamento si applica dal 2020 al fine di garantire una transizione coerente verso il nuovo regime a decorrere dal 2025. Comprende pertanto gli obiettivi già stabiliti per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2020 di 95 g/km (base NEDC) per le autovetture e di 147 g/km (base NEDC) per i veicoli commerciali leggeri, nonché nuovi obiettivi per il 2025 e il 2030.

A decorrere dal 2021 gli obiettivi per le emissioni specifiche saranno basati sulla nuova procedura di prova delle emissioni, la procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri (WLTP). Di conseguenza, gli obiettivi per l'intero parco veicoli per il 2025 e il 2030, su base WLTP, sono espressi in riduzioni percentuali della media degli obiettivi per le emissioni specifiche nel 2021 determinati per ciascun costruttore conformemente all'allegato I, punto 4.

Articolo 2 - Ambito d'applicazione

L'articolo definisce le categorie di veicoli che rientrano nell'ambito d'applicazione del presente regolamento in riferimento alla normativa sull'omologazione. Precisa inoltre che l'esenzione de minimis applicabile ai costruttori responsabili di meno di 1 000 nuove immatricolazioni all'anno non si dovrebbe applicare se un costruttore ammissibile a beneficiare di tale esenzione chiede una deroga che gli è concessa.

Articolo 3 - Definizioni

Sono state aggiunte nuove definizioni per «obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE», «veicolo a basse e a zero emissioni» e «massa di prova».

Articolo 4 - Obiettivi per le emissioni specifiche

L'articolo definisce l'obbligo generale del costruttore di provvedere affinché le emissioni specifiche medie di CO₂ del suo parco veicoli di nuova immatricolazione in un anno civile non superino il suo obiettivo annuo per le emissioni specifiche. Tale obiettivo è specifico del costruttore ed è calcolato in funzione dell'obiettivo dell'intero parco veicoli dell'UE applicabile, della curva del valore limite, della massa media del parco veicoli del suddetto costruttore e della massa di riferimento (M_0 o TM_0). Il calcolo della massa si basa sulla massa in ordine di marcia fino al 2024 compreso. Dal 2025 si usa invece la massa di prova del veicolo, più vicina alla massa effettiva del veicolo completato. Le formule di calcolo degli obiettivi per le emissioni specifiche per il periodo dal 2020 al 2030 sono indicate nelle parti A e B dell'allegato I. I calcoli degli obiettivi applicabili dal 2020 al 2024 sono fissati dalla normativa vigente.

Dal 2025 l'obiettivo per le emissioni specifiche del costruttore dovrebbe essere calcolato tenendo conto dei veicoli a basse e a zero emissioni presenti nel suo parco veicoli; ai fini del calcolo di tale quota, i veicoli a basse e a zero emissioni dovrebbero essere conteggiati sulla base di una ponderazione delle emissioni di ciascun veicolo; se la quota supera il parametro di riferimento dell'intero parco veicoli dell'UE, il costruttore fruisce di un obiettivo per le emissioni specifiche più alto.

Per i veicoli commerciali leggeri si opera una distinzione nella ripartizione dello sforzo tra i costruttori di veicoli con una massa media di prova superiore alla massa media di riferimento (TM_0) e i costruttori di veicoli con una massa media di prova inferiore alla massa media di riferimento TM_0 . Per il primo gruppo, la pendenza della curva del valore limite è tenuta costante nel tempo, mentre nel secondo gruppo si usa lo stesso approccio delle autovetture, vale a dire la pendenza è modificata in funzione dell'obiettivo dell'intero parco veicoli dell'UE.

Articolo 5 - Supercrediti per l'obiettivo di 95 g di CO₂/km per le autovetture

La disposizione è invariata e si applica fino al 2022 compreso.

Articolo 6 - Raggruppamento

Le disposizioni sul raggruppamento per le imprese collegate e i costruttori indipendenti restano invariate. Tuttavia, alla Commissione è stato conferito il potere di specificare le condizioni che si applicano a un accordo di raggruppamento tra costruttori indipendenti, in particolare per quanto riguarda le regole di concorrenza.

Articolo 7 - Monitoraggio e comunicazione

Le disposizioni generali di monitoraggio dei dati relativi alle emissioni di CO₂ trasmessi dagli Stati membri restano invariate. Tuttavia è stato rafforzato l'obbligo per gli Stati membri di garantire la qualità dei dati e di cooperare con la Commissione.

È aggiunto un meccanismo per tener conto nel monitoraggio di eventuali scostamenti rilevati nelle emissioni di CO₂ dei veicoli in servizio rispetto ai valori di omologazione. Il meccanismo si basa sulla proposta di introdurre una procedura di controllo della conformità in servizio dei valori delle emissioni di CO₂ nella normativa sull'omologazione dei veicoli. Le autorità di omologazione dovrebbero segnalare eventuali scostamenti rilevati, e la Commissione ne dovrebbe tenere conto ai fini del calcolo della conformità dei costruttori agli obiettivi. La disposizione include il conferimento alla Commissione del potere di fornire i dettagli della procedura di comunicazione degli scostamenti tramite un atto di esecuzione.

Articolo 8 — Indennità per le emissioni in eccesso

L'articolo stabilisce la formula per calcolare le sanzioni pecuniarie nel caso in cui un costruttore superi il proprio obiettivo. È mantenuta l'indennità fissata nei regolamenti vigenti per le emissioni in eccesso, ossia 95 EUR/g CO₂/km.

Articolo 9 - Pubblicazione dei risultati raggiunti dai costruttori

L'articolo elenca i dati che la Commissione pubblica con riguardo al rispetto degli obiettivi annuali dei costruttori (vale a dire la decisione di monitoraggio annuale). È stata aggiunta la massa di prova come parametro dei dati da pubblicare, dato che si usa come parametro di utilità a partire dal 2025.

Articolo 10 - Deroghe per determinati costruttori

È mantenuta la possibilità per i piccoli costruttori, ossia responsabili di un numero di autovetture nuove immatricolate compreso tra 1 000 e 10 000 e di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati tra 1 000 e 22 000, di presentare una domanda di deroga ai rispettivi obiettivi per le emissioni specifiche.

Per i costruttori di nicchia responsabili di un numero di autovetture nuove immatricolate compreso tra 10 000 e 300 000 unità resta possibile beneficiare di una deroga all'obiettivo di 95 g CO₂/km. Tuttavia, a partire dal 2025 questo gruppo di costruttori dovrà soddisfare gli obiettivi per le emissioni specifiche calcolati in conformità dell'allegato I.

Articolo 11 - Innovazioni ecocompatibili

I costruttori possono continuare a beneficiare del calo delle emissioni montando sui veicoli innovazioni ecocompatibili approvate conformemente a questo articolo. Per tener conto dei cambiamenti nei risparmi realizzati attraverso l'innovazione ecocompatibile che possono derivare dal cambiamento della procedura di regolamentazione delle prove, è stato conferito alla Commissione il potere di adeguare il massimale di 7 g CO₂/km di risparmi che un costruttore può prendere in considerazione per ridurre le emissioni medie. Tale delega di potere si dovrebbe applicare dal 2025.

I criteri di ammissibilità delle innovazioni ecocompatibili rimangono invariati fino al 2024 compreso. Dal 2025 la soppressione del riferimento alle misure dell'approccio integrato permetterà ai sistemi mobili di condizionamento d'aria di essere riconosciuti come innovazione ecocompatibile.

Articolo 12 - Valori reali delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico

Nell'articolo si conferisce alla Commissione il potere di monitorare e valutare la rappresentatività reale e la procedura di prova WLTP nonché di provvedere a che il pubblico sia informato dell'evoluzione di tale rappresentatività nel tempo.

A tal fine, la Commissione dovrebbe poter richiedere dati reali che devono essere raccolti e comunicati da Stati membri e costruttori.

Articolo 13 — Adeguamento dei dati M₀ e TM₀

Lo sforzo di riduzione di CO₂ è ripartito tra i costruttori in base alla massa media del parco veicoli nell'arco di un dato periodo. Il valore di riferimento è espresso in M₀ o TM₀ secondo che si prenda la massa in ordine di marcia (M) o la massa di prova (TM). La disposizione chiarisce il processo per adeguare il valore di riferimento della massa al fine di garantire che gli obiettivi per le emissioni specifiche continuino a riflettere l'obiettivo dell'intero parco veicoli dell'UE. A decorrere dal 2025 la frequenza di tali adeguamenti dovrebbe aumentare, passando da ogni tre a ogni due anni. La maggiore frequenza di adeguamento permetterà di tener conto tempestivamente dei cambiamenti nella massa media di prova e del loro effetto sulla posizione dei costruttori sulla curva del valore limite.

Articolo 14 - Riesame e presentazione di relazioni

L'articolo prevede l'obbligo per la Commissione di presentare una relazione in merito all'efficacia del presente regolamento corredata, se del caso, di una proposta di modifica. Si propone di presentare la relazione nel 2024 per allinearla alle disposizioni di revisione e di comunicazione proposte nell'ambito del regolamento sulla condivisione dello sforzo e della direttiva sullo scambio delle quote di emissione.

L'articolo mantiene inoltre le disposizioni di revisione della procedura di prova di omologazione, nonché i conferimenti di potere per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione delle prove.

Articoli 15 e 16 - Procedura di comitato ed esercizio della delega

Si tratta di disposizioni standard concernenti la procedura di comitato e la delega di poteri.

Articolo 17 - Modifica del regolamento (CE) n. 715/2007

La modifica è intesa a introdurre nel regolamento (CE) n. 715/2007 (regolamento di omologazione sulle emissioni Euro 5/6) una base giuridica che permetta alla Commissione di istituire una procedura per verificare la conformità in servizio per quanto riguarda i valori delle emissioni di CO₂. Tale procedura è essenziale per un'efficace vigilanza di mercato del

sistema di omologazione e dei valori delle emissioni di CO₂ ai fini della conformità all'obiettivo.

Articolo 18 e 19 - Abrogazione e entrata in vigore

I regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 sono abrogati con effetto dal 1° gennaio 2020. Il regolamento entra in vigore 20 giorni dopo la data di pubblicazione dell'atto.

Allegati da I a V

Allegato I: stabilisce le formule per calcolare gli obiettivi annui per le emissioni specifiche che dovrebbero essere conseguiti dalle emissioni medie del parco veicoli di nuova immatricolazione dei costruttori. La parte A riguarda le autovetture, la parte B riguarda i veicoli commerciali leggeri.

Allegati II e III: elencano i parametri dei dati di monitoraggio necessari per calcolare gli obiettivi e verificare il rispetto degli obiettivi. L'allegato III – per i veicoli commerciali leggeri – fa inoltre riferimento alla necessità di prendere in considerazione le specificità dei veicoli che sono stati omologati in più fasi.

Allegato IV: contiene l'elenco degli atti giuridici oggetto della rifusione, ossia i due regolamenti di base, (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 con i rispettivi atti di modifica.

Allegato V: Tavola di concordanza.

↓ 510/2011 (adattato)
⇒ nuovo

2017/0293 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni ☒ delle autovetture nuove e ☒ dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri ⇒ e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 ⇄ (rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,

visto il parere del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

↓ nuovo

(1) Il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴ e il regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵ hanno subito modifiche di sostanza in diverse occasioni. Giacché si rendono necessarie ulteriori modifiche, i regolamenti dovrebbero essere rifiutati nell'interesse della chiarezza.

(2) È opportuno che il presente regolamento si applichi dal 1° gennaio 2020 al fine di offrire una transizione coerente ed efficiente a seguito della rifusione e dell'abrogazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011. Tuttavia è

¹⁴ Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).

¹⁵ Regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1).

opportuno mantenere inalterati fino al 2024 i livelli di prestazione delle emissioni di CO₂ e le modalità per conseguirli stabiliti nei citati regolamenti.

↓ 443/2009 considerando 1

~~Obiettivo del presente regolamento è definire livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove immatricolate nella Comunità che contribuiscano ad attuare l'approccio comunitario integrato volto a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri garantendo al contempo il corretto funzionamento del mercato interno.~~

↓ 510/2011 considerando 1
(adattato)

~~La convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, approvata a nome della Comunità europea con decisione 94/69/CE del Consiglio⁴⁶ mira a stabilizzare le concentrazioni di gas serra nell'atmosfera a un livello tale da prevenire qualsiasi pericolosa interferenza delle attività umane sul sistema climatico. Per conseguire tale obiettivo la temperatura superficiale media annua del pianeta non dovrebbe superare di oltre 2 gradi Celsius i livelli del periodo pre-industriale. Il quarto rapporto di valutazione del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico dell'ONU (IPCC) mostra che, per conseguire tale obiettivo, le emissioni globali di gas serra devono raggiungere il massimo entro il 2020. Il Consiglio europeo dell'8-9 marzo 2007 si è impegnato risolutamente ad abbattere le emissioni complessive di gas serra della Comunità di almeno il 20% entro il 2020 rispetto al 1990 e del 30% se altri paesi sviluppati s'impegnano a realizzare riduzioni comparabili e se i paesi in via di sviluppo economicamente più avanzati contribuiranno adeguatamente in funzione delle proprie capacità.~~

↓ nuovo

- (3) La strategia europea per la mobilità a basse emissioni¹⁷ fissa un obiettivo ambizioso: entro la metà del secolo, le emissioni di gas a effetto serra generate dal settore dei trasporti dovranno essere ridotte almeno del 60% rispetto al livello del 1990 e aver iniziato una ferma discesa verso il livello zero. Occorre ridurre drasticamente e senza indugi le emissioni degli inquinanti atmosferici dei trasporti che sono dannosi per la salute umana. Le emissioni dei motori a combustione convenzionali dovranno essere ulteriormente ridotte nel periodo successivo al 2020, e occorrerà che i veicoli a basse e a zero emissioni siano diffusi e abbiano conquistato una significativa quota di mercato entro il 2030.
- (4) Le comunicazioni della Commissione "L'Europa in movimento"¹⁸ e "Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni - Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà

¹⁶ ~~GUL 33 del 7.2.1994, pag. 11.~~

¹⁷ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Strategia europea per una mobilità a basse emissioni (COM(2016) 501 final).

¹⁸ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti (COM(2017) 283 final).

forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori"¹⁹ evidenziano che i livelli di emissione di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri rappresentano un forte incentivo per l'innovazione e l'efficienza e contribuiranno a rafforzare la competitività dell'industria automobilistica e a preparare il terreno per l'introduzione di veicoli a basse e a zero emissioni in modo tecnologicamente neutro.

- (5) Il presente regolamento fornisce un percorso chiaro per la riduzione delle emissioni di CO₂ generate dal settore dei trasporti stradali e contribuisce a conseguire l'obiettivo vincolante di riduzione interna in tutti i settori economici di almeno il 40% delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, rispetto al 1990, come sancito nelle conclusioni del Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014 e approvato come contributo previsto, stabilito a livello nazionale, dell'Unione nell'ambito dell'accordo di Parigi in occasione della sessione del Consiglio «Ambiente» del 6 marzo 2015.
- (6) Le conclusioni del Consiglio europeo dell'ottobre 2014 hanno approvato una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 30% entro il 2030 rispetto ai valori del 2005 per i settori che non rientrano nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea. Il trasporto su strada contribuisce in modo rilevante alle emissioni di tali settori, con un livello che rimane nettamente al di sopra di quello registrato nel 1990. Se dovessero continuare ad aumentare, le emissioni del settore del trasporto su strada metteranno in serio pericolo le riduzioni ottenute in altri settori ai fini della lotta ai cambiamenti climatici.
- (7) Nelle conclusioni dell'ottobre 2014 il Consiglio europeo ha evidenziato l'importanza della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e i rischi connessi alla dipendenza da combustibili fossili nel settore dei trasporti tramite un approccio globale e tecnologicamente neutro per la promozione della riduzione delle emissioni e dell'efficienza energetica nei trasporti, per i trasporti elettrici e per le fonti energetiche rinnovabili nei trasporti anche dopo il 2020.
- (8) Il contributo dell'efficienza energetica alla moderazione della domanda è una delle cinque dimensioni, strettamente interconnesse e che si rafforzano reciprocamente, della strategia dell'Unione dell'energia, adottata il 25 febbraio 2015, per fornire ai consumatori dell'Unione un approvvigionamento sicuro, sostenibile, competitivo e a prezzi accessibili. La strategia dell'Unione dell'energia sottolinea che, se da un lato tutti i settori economici devono adottare misure per aumentare l'efficienza del loro consumo energetico, quello dei trasporti presenta un enorme potenziale di efficienza energetica, che può essere realizzato anche con un'attenzione costante all'inasprimento delle norme sulle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri per il 2030.
- (9) Una valutazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 della Commissione del 2015 ha concluso che tali regolamenti sono stati sostanzialmente coerenti e pertinenti e hanno consentito notevoli riduzioni delle emissioni, dimostrando nel contempo un'efficienza sotto il profilo dei costi maggiore di quanto inizialmente previsto. Essi hanno inoltre generato un notevole valore aggiunto per l'Unione, che non sarebbe stato realizzabile in modo equivalente mediante misure nazionali.
- (10) È pertanto opportuno perseguire gli obiettivi dei regolamenti dell'Unione, fissando nuovi obiettivi di riduzione di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri

¹⁹ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni - [...]

dell'Unione per il periodo fino al 2030. Nel definire i livelli di riduzione, la Commissione ha tenuto conto della loro efficacia nel fornire un contributo efficiente in termini di costi alla riduzione delle emissioni dei settori disciplinati dal regolamento sulla condivisione degli sforzi [.../...] entro il 2030, dei costi e dei risparmi che ne derivano per la società, i costruttori e gli utilizzatori di veicoli, nonché dei loro effetti diretti e indiretti sull'occupazione, sulla competitività e sull'innovazione e dei benefici complementari derivanti in termini di riduzione dell'inquinamento dell'aria e di sicurezza degli approvvigionamenti energetici.

- (11) Una nuova procedura di prova per la misurazione delle emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri così come del loro consumo di carburante - la procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri (WLTP) - stabilita nel regolamento (UE) 2017/1151 \Rightarrow ²⁰ \Leftarrow della Commissione, è entrata in vigore nel 2017. Tale nuova procedura di prova fornirà valori delle emissioni di CO₂ e di consumo di carburante che dovrebbero rispecchiare meglio le condizioni reali. È pertanto opportuno che i nuovi obiettivi in materia di emissioni di CO₂ siano basati sulle emissioni di CO₂ determinate a seguito di tale procedura di prova. Considerando tuttavia che le emissioni di CO₂ basate sulla procedura WLTP saranno disponibili ai fini della conformità all'obiettivo a partire dal 2021, è opportuno che i nuovi livelli di prestazione in materia di emissioni siano definiti come livelli di riduzione stabiliti in relazione alla media del 2021 degli obiettivi per le emissioni specifiche applicabili in tale anno.

↓ 443/2009 considerando 2
(adattato)

~~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 1993²⁴, 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.~~

²⁰ \Rightarrow Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il 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 (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1) \Leftarrow

²¹ GU L 33 del 7.2.1994, pag. 11.

↓ 443/2009 considerando 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.~~

↓ 510/2011 considerando 3

~~Per ottenere le riduzioni delle emissioni necessarie, è opportuno mettere in atto politiche e misure a livello nazionale e a livello dell'Unione in tutti i settori dell'economia dell'Unione e non soltanto nei settori dell'industria e dell'energia. La decisione n. 406/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, concernente gli sforzi degli Stati membri per ridurre le emissioni dei gas a effetto serra al fine di adempiere agli impegni della Comunità in materia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2020²² stabilisce una riduzione media del 10% rispetto ai livelli del 2005 nei settori che non rientrano nel sistema dell'Unione europea per lo scambio di quote di emissione istituito dalla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità²³, compresi i trasporti su strada. Il trasporto su strada è la seconda fonte di emissioni di gas serra nell'Unione ed è un settore in cui le emissioni continuano a crescere, comprese quelle prodotte dai veicoli commerciali leggeri. Se le emissioni del trasporto su strada dovessero continuare ad aumentare, metterebbero in serio pericolo gli sforzi compiuti in altri settori ai fini della lotta ai cambiamenti climatici.~~

↓ 443/2009 considerando 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 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 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.~~

²² GUL 140 del 5.6.2009, pag. 136.

²³ GUL 275 del 25.10.2003, pag. 32.

↓ 443/2009 considerando 5
(adattato)

- (12) ~~Il presente regolamento si basa su una procedura consolidata di misurazione e monitoraggio delle emissioni di CO₂ 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 CO₂ prodotte dalle autovetture nuove²⁴. È importante che la fissazione di obblighi di riduzione delle emissioni di CO₂ continui a garantire ai costruttori di veicoli prevedibilità e certezza in termini di pianificazione a livello comunitario~~ ☒ dell'Unione ☒ per tutto il loro parco auto nuovo ☒ e il loro parco di veicoli commerciali leggeri ☒ all'interno della Comunità ☒ dell'Unione ☒.
-

↓ 510/2011 considerando 5

~~Per promuovere la competitività dell'industria automobilistica europea, si dovrebbe ricorrere a sistemi di incentivazione quali il riconoscimento delle eco-innovazioni e la concessione di supercrediti.~~

↓ nuovo

- (13) È pertanto opportuno stabilire i livelli di riduzione per il 2025 e per il 2030 in relazione ai parchi di nuove autovetture e di nuovi veicoli commerciali leggeri a livello dell'Unione, tenendo conto dei tempi di rinnovo del parco veicoli e della necessità che il settore dei trasporti su strada contribuisca agli obiettivi climatici ed energetici per il 2030. Questo approccio graduale fornisce anche un segnale chiaro e anticipato all'industria automobilistica affinché non ritardi l'introduzione sul mercato di tecnologie efficienti sul piano energetico e di veicoli a basse e a zero emissioni.
- (14) Benché sia tra i principali costruttori di veicoli a motore e possa vantare un primato tecnologico in questo settore, l'Unione europea deve fare i conti con una crescente concorrenza e un settore automobilistico mondiale in rapida mutazione grazie alle recenti innovazioni nei sistemi elettrici di propulsione e alla mobilità cooperativa, connessa e automatizzata. Per mantenere la competitività a livello mondiale e l'accesso ai mercati, l'Unione necessita di un quadro normativo, che contempli uno speciale incentivo nel settore dei veicoli a basse e a zero emissioni, inteso a creare un vasto mercato interno e a sostenere lo sviluppo tecnologico e l'innovazione.
- (15) Un apposito meccanismo di incentivazione dovrebbe essere introdotto per facilitare la transizione verso una mobilità ad emissioni zero. Un siffatto meccanismo di assegnazione di crediti dovrebbe essere concepito in modo da promuovere la diffusione sul mercato di veicoli a basse e a zero emissioni.
- (16) Stabilire un parametro di riferimento per la quota di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco veicoli dell'UE corredandolo di un meccanismo ben congegnato per adeguare l'obiettivo specifico di CO₂ di un costruttore sulla base della quota di veicoli a basse e a zero emissioni all'interno del proprio parco veicoli dovrebbe fornire un

²⁴ ~~GUL 202 del 10.8.2000, pag. 1.~~

segnale forte e credibile per lo sviluppo e l'introduzione di tali veicoli, pur consentendo l'ulteriore miglioramento dell'efficienza dei motori a combustione interna convenzionali.

- (17) Nel determinare i crediti per i veicoli a basse e a zero emissioni occorre tener conto della differenza delle emissioni di CO₂ tra i veicoli. Il meccanismo di adeguamento dovrebbe far sì che un costruttore che supera il livello di riferimento tragga beneficio da un più elevato obiettivo per le emissioni specifiche di CO₂. Al fine di garantire un'impostazione equilibrata, dovrebbero essere previsti limiti per il livello di adeguamento possibile all'interno di tale meccanismo. Ciò fornirà incentivi, promuovendo una tempestiva diffusione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento e apportando significativi vantaggi a favore dei consumatori, della competitività e dell'ambiente.

↓ 443/2009 considerando 6
(adattato)

~~Nel 1995 la Commissione ha adottato una strategia comunitaria per la riduzione delle emissioni di CO₂ 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.~~

↓ 443/2009 considerando 7
(adattato)

~~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 autovetture²⁵ (ACEA), nella raccomandazione 2000/303/CE della Commissione, del 13 aprile 2000, sulla riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture (KAMA)²⁶, e nella raccomandazione 2000/304/CE della Commissione, del 13 aprile 2000, sulla riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture (JAMA)²⁷.~~

↓ 443/2009 considerando 8
(adattato)

~~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 due~~

²⁵ GUL 40 del 13.2.1999, pag. 49.

²⁶ GUL 100 del 20.4.2000, pag. 55.

²⁷ GUL 100 del 20.4.2000, pag. 57.

~~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.~~

↓ 510/2011 considerando 8
(adattato)

~~Le disposizioni finalizzate ad attuare l'obiettivo di emissione dei veicoli commerciali leggeri dovrebbero essere compatibili con il quadro legislativo volto a realizzare gli obiettivi riguardanti le emissioni delle autovetture nuove di cui al regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri²⁸.~~

↓ 443/2009 considerando 9
(adattato)

~~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 veicolo²⁹. Un ulteriore abbattimento di 10 g CO₂/km, o equivalente ove tecnicamente necessario, sarà ottenuto con miglioramenti tecnologici di altra natura e con un maggiore ricorso ai biocarburanti sostenibili.~~

↓ 443/2009 considerando 10
(adattato)

(18) È opportuno che il quadro normativo per attuare l'obiettivo medio di emissione per il nuovo parco auto ☒ e per il parco di veicoli commerciali leggeri ☐ stabilisca obiettivi di riduzione neutri dal punto di vista della concorrenza, socialmente equi e sostenibili, che tengano conto delle diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili ed evitino distorsioni ingiustificate della concorrenza tra di essi. ~~Tale quadro dovrebbe inoltre essere compatibile con la finalità generale del conseguimento degli obiettivi 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.~~

²⁸ GUL 140 del 5.6.2009, pag. 1.

²⁹ GUL 171 del 29.6.2007, pag. 1.

↓ 443/2009 considerando 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 CO₂ dei veicoli stradali.~~

↓ 443/2009 considerando 12
(adattato)
⇒ nuovo

(19) Per salvaguardare la diversità del mercato ~~automobilistico~~ ☒ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri ☒ 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~~ ☒ dei veicoli ☒ su base lineare. ⇒ Il mantenimento della massa come parametro di utilità è considerato coerente con il regime esistente. Per tenere più adeguatamente conto della massa dei veicoli utilizzati su strada, occorre modificare il parametro da massa in ordine di marcia a massa di prova del veicolo come specificato nel regolamento (UE) 2017/1151 del 1° giugno 2017, con effetto dal 2025. ⇐ ~~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.~~

↓ nuovo

(20) Occorre evitare che gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE siano modificati a seguito delle modifiche della massa media del parco stesso. È pertanto necessario che nel calcolo dell'obiettivo per le emissioni specifiche si tenga conto senza ritardo delle modifiche della massa media e che gli adeguamenti del valore della massa media utilizzato a tal fine siano pertanto effettuati ogni due anni, con effetto a decorrere dal 2025.

(21) Per distribuire lo sforzo necessario alla riduzione delle emissioni in un modo equo e neutro dal punto di vista della concorrenza e tale da riflettere la diversità del mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, e in considerazione delle modifiche che interverranno nel 2021 in relazione agli obiettivi in materia di emissioni specifiche basati sulla procedura WLTP, è opportuno determinare la pendenza della curva del valore limite sulla base delle emissioni specifiche di tutti i veicoli di nuova immatricolazione nel corso di tale anno, al fine di tener conto delle modifiche negli obiettivi per il parco veicoli a livello dell'UE tra il 2021, il 2025 e il 2030 in modo da garantire un uguale sforzo di riduzione da parte di tutti i costruttori. Per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri, il medesimo approccio adottato per i costruttori di automobili dovrebbe essere applicato ai costruttori di furgoncini leggeri derivati da autovetture, mentre per i costruttori di veicoli che rientrano nella fascia di veicoli più pesanti dovrebbe essere fissata una pendenza più elevata e fissa per l'intero periodo considerato.

↓ 443/2009 considerando 13
(adattato)
⇒ nuovo

- (22) Scopo del presente regolamento è incentivare l'industria automobilistica ad investire nelle nuove tecnologie. Il presente regolamento promuove attivamente l'innovazione ecocompatibile e ⇒ introduce un meccanismo inteso a prendere atto ⇐ ~~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.~~ ⇒ L'esperienza dimostra che le innovazioni ecocompatibili hanno contribuito positivamente all'efficienza in termini di costi dell'attuazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 e alla riduzione delle emissioni reali di CO₂. Occorre pertanto mantenere tale modalità ed estenderne il campo di applicazione per incentivare i miglioramenti dell'efficienza nei sistemi di condizionamento d'aria. ⇐

↓ 510/2011 considerando 12

~~La direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999, relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove³⁰ dispone già che la documentazione promozionale delle autovetture fornisca agli utenti finali i valori ufficiali relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ del veicolo. Nella sua raccomandazione 2003/217/CE, del 26 marzo 2003, sull'applicazione ad altri mezzi delle disposizioni della direttiva 1999/94/CE concernenti il materiale promozionale³¹, la Commissione ha ritenuto che questa disposizione si applicasse anche alla pubblicità. L'ambito di applicazione della direttiva 1999/94/CE dovrebbe pertanto essere esteso ai veicoli commerciali leggeri, in modo che la pubblicità di qualunque veicolo di tale categoria debba fornire agli utenti finali i valori ufficiali relativi alle emissioni di CO₂ e al consumo ufficiale di carburante del veicolo ove siano date informazioni in materia di energia o di prezzo, al più tardi entro il 2014.~~

↓ nuovo

- (23) Tuttavia, occorre assicurare un equilibrio tra gli incentivi alle innovazioni ecocompatibili e le tecnologie per le quali l'effetto di riduzione delle emissioni sia dimostrato mediante procedura di prova ufficiale. Di conseguenza, è opportuno mantenere un massimale per i risparmi realizzati grazie a innovazioni ecocompatibili che un costruttore può prendere in considerazione ai fini della conformità all'obiettivo. La Commissione dovrebbe avere la possibilità di riesaminare il livello del massimale,

³⁰ GUL 12 del 18.1.2000, pag. 16.

³¹ GUL 82 del 29.3.2003, pag. 33.

in particolare per tenere conto degli effetti delle modifiche apportate alla procedura di prova. È inoltre opportuno chiarire in che modo detti risparmi debbano essere calcolati ai fini della conformità all'obiettivo.

↓ 443/2009 considerando 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.~~

↓ 443/2009 considerando 15
(adattato)

~~L'uso di taluni carburanti alternativi può offrire significative riduzioni di CO₂ calcolato «dal pozzo alla ruota». Il presente regolamento prevede pertanto specifiche disposizioni volte a promuovere l'ulteriore utilizzo di taluni veicoli a carburante alternativo nel mercato europeo.~~

↓ 510/2011 considerando 15

~~Al più tardi entro il 1° gennaio 2012 e al fine di migliorare la raccolta dei dati sul consumo di carburante e la misurazione di tale consumo, la Commissione dovrebbe valutare se modificare la normativa in materia, allo scopo di inserirvi l'obbligo per i costruttori che chiedono l'omologazione per i veicoli della categoria N1, come definiti nell'allegato II della 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 veicoli³², di equipaggiare ciascun veicolo di un indicatore del consumo di carburante.~~

↓ 443/2009 considerando 16

~~Al fine di garantire la coerenza con l'impostazione adottata nell'ambito della strategia della Commissione 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.~~

↓ 510/2011 considerando 16

~~Per garantire la coerenza con il regolamento (CE) n. 443/2009 ed evitare abusi, l'obiettivo dovrebbe essere applicato ai veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati per la prima~~

³² G.U.L. 263 del 9.10.2007, pag. 1.

~~volta nell'Unione e che non sono stati precedentemente immatricolati al di fuori dell'Unione se non per brevi periodi.~~

↓ 510/2011 considerando 17

- (24) La direttiva 2007/46/CE 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 preposta al rispetto del presente regolamento sia la stessa che è responsabile di tutti gli aspetti della procedura di omologazione prevista dalla direttiva 2007/46/CE e della conformità della produzione.
-

↓ 443/2009 considerando 18

- (25) 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.~~
-

↓ 510/2011 considerando 18
(adattato)

~~È opportuno che i costruttori dispongano di una certa flessibilità nel decidere come conseguire gli obiettivi definiti dal presente regolamento e siano autorizzati a calcolare la media delle emissioni sull'intero parco veicoli nuovo piuttosto che a rispettare gli obiettivi in materia di CO₂ per ogni singolo veicolo. I costruttori dovrebbero pertanto essere tenuti a garantire che le emissioni specifiche medie di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione di cui sono responsabili non superino la media degli obiettivi di emissione per tali veicoli. Questo requisito dovrebbe essere introdotto gradualmente fra il 2014 e il 2017 per agevolare l'introduzione. Le date sono coerenti con i tempi necessari e con la durata del periodo d'introduzione progressiva stabilite nel regolamento (CE) n. 443/2009.~~

↓ 443/2009 considerando 19
(adattato)

~~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 CO₂ per ogni singola autovettura. I costruttori dovrebbero pertanto essere tenuti a garantire che le emissioni specifiche medie di tutte le autovetture nuove immatricolate nella Comunità di cui sono responsabili non superino la media degli obiettivi di emissione per tali autovetture. Tale~~

~~requisito dovrebbe essere introdotto gradualmente tra il 2012 e il 2015, al fine di agevolare la transizione.~~

↓ 510/2011 considerando 19
(adattato)

~~Per garantire che gli obiettivi rispecchino le specificità dei costruttori di piccole dimensioni e di nicchia e siano coerenti con il potenziale di riduzione delle emissioni dei costruttori medesimi, è opportuno fissare per i costruttori in questione obiettivi di riduzione delle emissioni alternativi che tengano conto del potenziale tecnologico dei veicoli di un determinato costruttore al fine di ridurre le loro emissioni specifiche di CO₂, 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.~~

↓ 443/2009 considerando 20
(adattato)
⇒ nuovo

(26) 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 ~~concessi~~ attribuiti ⇒ la possibilità di chiedere ⇐ obiettivi di riduzione delle emissioni alternativi, in relazione al potenziale tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli di ciascun costruttore, coerentemente con le caratteristiche dei segmenti di mercato interessati. ~~Tale deroga dovrebbe essere inclusa nella revisione degli obiettivi per le emissioni specifiche di cui all'allegato I, da completare entro l'inizio del 2013.~~

↓ 333/2014 considerando 7
(adattato)
⇒ nuovo

(27) Visto l'impatto sproporzionato sui piccoli costruttori risultante dal rispetto degli obiettivi di emissioni specifiche definiti in base all'utilità dell'autoveicolo, dai notevoli oneri amministrativi connessi alla procedura di deroga e dai vantaggi marginali derivanti in termini di riduzione delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli venduti da tali costruttori, i costruttori responsabili di un numero di autovetture nuove ☒ e di veicoli commerciali leggeri ☒ immatricolati nell'Unione inferiore a 1 000 unità all'anno dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione dell'obiettivo per le emissioni specifiche e dell'indennità per le emissioni in eccesso. ⇒ Tuttavia, se nonostante ciò un costruttore soggetto a esenzione chiede e ottiene una deroga, è opportuno che detto costruttore sia tenuto a conformarsi all'obiettivo connesso a tale deroga. ⇐ ~~Per garantire quanto più precocemente possibile la certezza del diritto per detti costruttori, è essenziale che tale deroga si applichi a decorrere dal 1° gennaio 2012.~~

↓ 333/2014 considerando 9
(adattato)
⇒ nuovo

- (28) ~~È opportuno mantenere la~~ ⇒ La ⇐ procedura per la concessione di deroghe ⇒ dall'obiettivo per il parco veicoli di 95 g CO₂/km ⇐ ai costruttori di nicchia ~~oltre il 2020. Tuttavia, per garantire~~ che l'impegno di riduzione richiesto ai costruttori di nicchia sia in linea con quello dei grandi costruttori ⇒ per tale obiettivo ⇐, ~~è opportuno che un obiettivo inferiore del 45% alla media delle emissioni specifiche dei costruttori di nicchia nel 2007 si applichi a decorrere dal 2020.~~ ⇒ L'esperienza dimostra tuttavia che i costruttori di nicchia dispongono di un potenziale di raggiungere gli obiettivi di CO₂ analogo a quello dei grandi costruttori e, con riferimento agli obiettivi stabiliti a decorrere dal 2025, non si ritiene opportuno operare una distinzione tra queste due categorie di costruttori. ⇐
-

↓ 510/2011 considerando 20

~~La strategia dell'Unione per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri ha istituito un approccio integrato al fine di conseguire l'obiettivo dell'Unione di 120 g CO₂/km entro il 2012 e presenta allo stesso tempo una visione a più lungo termine per l'ulteriore riduzione delle emissioni. Il regolamento (CE) n. 443/2009 ribadisce questa visione a più lungo termine definendo come obiettivo per le emissioni medie del nuovo parco auto il valore di 95 g CO₂/km. Per assicurare la compatibilità con tale approccio e garantire certezza all'industria ai fini della programmazione, è opportuno fissare un obiettivo a lungo termine per le emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri per il 2020.~~

↓ 443/2009 considerando 21
(adattato)

~~Ai costruttori di nicchia dovrebbe essere consentito di beneficiare di un obiettivo alternativo inferiore del 25% rispetto alle loro emissioni specifiche medie di CO₂ 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.~~

↓ 443/2009 considerando 22
(adattato)

- (29) Ai fini della determinazione delle emissioni specifiche medie di CO₂ per tutte le autovetture nuove ☒ e i veicoli commerciali leggeri ☒ immatricolate ~~nella Comunità~~ ☒ nell'Unione ☒ di cui i costruttori sono responsabili, tutte le autovetture ☒ e i veicoli commerciali leggeri ☒ 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 ☒ e ai veicoli

commerciali leggeri 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 ~~le autovetture~~ veicoli dovrebbero essere misurate secondo la stessa procedura di misurazione specificata per i veicoli leggeri ~~le autovetture~~ dal regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione³³ e dal regolamento (UE) 2017/1151, e dai regolamenti di esecuzione della Commissione (UE) 2017/1152³⁴ e (UE) 2017/1153³⁵ . I valori delle emissioni di CO₂ risultanti dovrebbero essere inseriti nel certificato di conformità del veicolo al fine di consentirne l'inclusione nel sistema di monitoraggio.

↓ 510/2011 considerando 22
(adattato)

- (30) Le emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri completati dovrebbero essere attribuite al costruttore del veicolo di base.

↓ 510/2011 considerando 23

~~Per garantire la rappresentatività dei valori relativi alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante dei veicoli completati, la Commissione dovrebbe procedere con una procedura specifica e considerare, se opportuno, il riesame della normativa in materia di omologazione.~~

↓ nuovo

- (31) Occorre tenere conto della situazione specifica dei costruttori di veicoli commerciali leggeri che producono veicoli incompleti omologati in più fasi. Benché siano responsabili del conseguimento degli obiettivi in termini di emissioni di CO₂, tali costruttori dovrebbero poter prevedere con un ragionevole grado di certezza le emissioni di CO₂ dei veicoli completi. La Commissione dovrebbe garantire che il regolamento (UE) 2017/1151 tenga conto di tali necessità in modo appropriato.

³³ 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).

³⁴ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152 della Commissione, del 2 giugno 2017, che stabilisce un metodo per determinare i parametri di correlazione necessari per tener conto del cambio di procedura regolamentare di prova per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri e che modifica il regolamento (UE) n. 293/2012 (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 644).

³⁵ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153 della Commissione, del 2 giugno 2017, che stabilisce un metodo per determinare i parametri di correlazione necessari per tener conto del cambio di procedura regolamentare di prova per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri e che modifica il regolamento (UE) n. 1014/2010 (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 679).

↓ 443/2009 considerando 23
(adattato)

- (32) 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 specifiche del raggruppamento stesso.

↓ nuovo

- (33) La possibilità di formare raggruppamenti tra costruttori si è dimostrata uno strumento efficace sotto il profilo dei costi per consentire loro di raggiungere gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂, soprattutto facilitando la conformità da parte dei costruttori che producono una gamma limitata di veicoli. Al fine di migliorare la neutralità sotto il profilo della concorrenza, la Commissione dovrebbe avere la facoltà di precisare le condizioni in base alle quali i costruttori indipendenti possono costituire un raggruppamento, affinché possano trovarsi in una situazione equivalente a quella delle imprese collegate.

↓ 443/2009 considerando 24

- (34) Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di cui al presente regolamento è necessario un solido meccanismo di controllo.

↓ nuovo

- (35) Ai fini della riduzione delle emissioni di CO₂ prevista dal presente regolamento, è anche fondamentale che le emissioni dei veicoli in uso siano conformi ai valori di CO₂ stabiliti al momento dell'omologazione. La Commissione dovrebbe quindi poter tener conto nel calcolo delle emissioni specifiche medie di un costruttore di eventuali casi di non conformità sistemica riscontrata dalle autorità di omologazione per quanto riguarda le emissioni di CO₂ dei veicoli in uso.

- (36) Per essere in grado di adottare tali misure, la Commissione dovrebbe avere facoltà di elaborare e attuare una procedura di verifica della conformità in servizio delle emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri immessi sul mercato. A tal fine è opportuno modificare il regolamento (CE) n. 715/2007.

↓ 443/2009	considerando	25
(adattato)		
⇒ nuovo		

- (37) Le emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture nuove ☒ e dei nuovi veicoli commerciali leggeri ☒ sono misurate in maniera armonizzata all'interno ~~della Comunità ☒~~ dell'Unione ☒ 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 ☒ e dei nuovi veicoli commerciali leggeri ☒ ~~nella Comunità ☒~~ nell'Unione ☒ 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. ⇒ Occorre pertanto stabilire chiaramente che le autorità competenti sono tenute a fornire dati corretti e completi e che è necessaria un'effettiva cooperazione tra tali autorità e la Commissione nel trattare le questioni relative alla qualità dei dati. ⇐

↓ 443/2009	considerando	26
(adattato)		

~~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.~~

↓ 510/2011	considerando	27
(adattato)		

- (38) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello dell'Unione. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO₂ superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni in eccesso per ogni anno civile, ~~a partire dal 1° gennaio 2014. Occorre modulare tale indennità in funzione del grado di scostamento dei costruttori rispetto al loro obiettivo. A fini di coerenza, il meccanismo delle indennità dovrebbe essere analogo a quello definito nel regolamento (CE) n. 443/2009.~~ Le indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere considerate quali entrate del bilancio generale dell'Unione europea.

↓ 510/2011 considerando 28

- (39) Le eventuali misure nazionali che gli Stati membri possono mantenere o introdurre ai sensi dell'articolo 193 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), non dovrebbero, in considerazione della finalità e delle procedure del presente regolamento, imporre sanzioni supplementari o più rigorose ai costruttori che non raggiungono gli obiettivi ai sensi del presente regolamento.

↓ 510/2011 considerando 29

- (40) Il presente regolamento dovrebbe lasciare impregiudicata la piena applicazione delle regole dell'Unione in materia di concorrenza.

↓ 443/2009 considerando 30
(adattato)

~~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.~~

↓ 510/2011 considerando 31

~~La velocità dei veicoli stradali incide profondamente sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO₂. Inoltre, in assenza di limiti di velocità per i veicoli commerciali leggeri, è possibile che la velocità massima costituisca un elemento di concorrenza che potrebbe tradursi in un sovradimensionamento delle unità motrici con le perdite di efficienza che ne conseguono alle velocità più basse. È pertanto opportuno valutare la possibilità di ampliare il campo di applicazione della direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità³⁶ al fine di includervi i veicoli commerciali leggeri di cui al presente regolamento.~~

↓ 443/2009 considerando 31
(adattato)

~~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 Commissione³⁷.~~

³⁶ ~~GUL 57, del 2.3.1992, pag. 27.~~

³⁷ ~~GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.~~

↓ nuovo

- (41) L'efficacia degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento per ridurre le emissioni reali di CO₂ dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza scientifica (SAM)³⁸ e la raccomandazione del Parlamento europeo, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico³⁹, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale delle emissioni di CO₂ dei veicoli e i valori di consumo energetico stabiliti a norma del regolamento (UE) 2017/1151. La Commissione dovrebbe poter rendere pubblici tali dati, e, se necessario, elaborare le procedure necessarie per individuare e raccogliere i dati necessari per eseguire tali valutazioni.
- (42) Nel 2024 è previsto un riesame dei progressi compiuti nell'ambito del [regolamento sulla condivisione degli sforzi e la direttiva sul sistema di scambio di quote]. È pertanto opportuno valutare l'efficacia del presente regolamento nello stesso anno per consentire una valutazione coordinata e coerente delle misure attuate nell'ambito di tutti questi strumenti.
- (43) I regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 dovrebbero essere abrogati con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2020.

↓ 333/2014 considerando 15 (adattato)

- (44) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. ~~Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁰.~~

↓ nuovo

- (45) Le competenze di esecuzione relative all'articolo 6, paragrafo 8, all'articolo 7, paragrafi 7 e 8, all'articolo 8, paragrafo 3, all'articolo 11, paragrafo 2, all'articolo 12, paragrafo 3 e all'articolo 14, paragrafo 3, devono essere esercitate nei modi previsti dal regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴¹.

³⁸ Gruppo ad alto livello di consulenti scientifici, Parere scientifico 1/2016 "Colmare il divario tra le emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri in condizioni reali e nelle prove di laboratorio".

³⁹ Raccomandazione del Parlamento europeo del 4 aprile 2017 al Consiglio e alla Commissione a seguito dell'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico (2016/2908(RSP)).

⁴⁰ ~~Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).~~

⁴¹ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

↓ 443/2009	considerando	32
(adattato)		

~~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 CO₂. 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.~~

↓ 333/2014	considerando	16
(adattato)		
⇒ nuovo		

- (46) ~~Al fine di consentirle di modificare l'allegato II del regolamento (CE) n. 443/2009 per quanto riguarda le prescrizioni in materia di dati e i parametri di dati, ⇒ o sostituire elementi non essenziali delle disposizioni del presente regolamento, ⇐ dovrebbe esser delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 ¶¶UE ☒ del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ☒ ☒ con riferimento alla modifica degli allegati II e III per quanto riguarda le prescrizioni in materia di dati e i parametri di dati ☒, 5, completare le regole sull'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe agli obiettivi per le emissioni specifiche, sul contenuto delle domande di deroga e sul contenuto e sulla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂, 5, adeguare il valore M₀ ⇒ e TM₀ ⇐, di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009 ☒ articolo 13 ☒, ⇒ il massimale di 7 g CO₂/km di cui all'articolo 11, ⇐ ☒ e le formule nell'allegato I di cui all'articolo 14, paragrafo 3 ☒ alla massa media delle autovetture nuove nei tre precedenti anni civili, e adeguare le formule di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche presso esperti ☒ nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.⁴² ☒. Nella preparazione e nell'elaborazione ☒ In particolare, onde garantire parità di partecipazione all'elaborazione ☒ degli atti delegati, la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio ☒ ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati ☒.~~

⁴² GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

↓ 443/2009 (adattato)	considerando	33
--------------------------	--------------	----

~~Per ragioni di semplificazione e chiarezza giuridica, la decisione n. 1753/2000/CE dovrebbe essere abrogata.~~

↓ 510/2011 (adattato)	considerando	34
--------------------------	--------------	----

(47) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, cioè la definizione di requisiti per i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ ☒ delle autovetture nuove e ☒ dei veicoli commerciali leggeri nuovi, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può adottare provvedimenti in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. 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:

↓ 443/2009 (adattato)

Articolo 1

Oggetto e finalità

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove ☒ e dei veicoli commerciali leggeri nuovi ☒ al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno e realizzare l'obiettivo generale della Comunità europea di 120 g CO₂/km come livello medio di emissioni per il nuovo parco auto. Il presente regolamento fissa il livello medio delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove a 130 g CO₂/km, misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione e tecnologie innovative, da conseguire mediante miglioramenti tecnologici apportati ai motori dei veicoli.

↓ 510/2011 (adattato)

Articolo 1

Oggetto e finalità

~~1. Il presente regolamento stabilisce i requisiti per i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri nuovi. Il presente regolamento fissa il livello medio delle emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri nuovi a 175 g CO₂/km, misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione, da conseguire mediante miglioramenti tecnologici apportati ai veicoli e tecnologie innovative.~~

↓ 333/2014 Articolo 1, paragrafo 1 (adattato)

~~A decorrere dal 2020 il presente regolamento fissa un obiettivo di 95 g CO₂/km per il livello medio di emissioni per il nuovo parco auto misurato conformemente al regolamento (CE) n. 715/2007 e all'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008 e relative misure di attuazione, e di tecnologie innovative.~~

↓ 253/2014 Articolo 1, paragrafo 1 (adattato)
⇒ nuovo

2. A decorrere dal ⇒ 1° gennaio ⇐ 2020 il presente regolamento fissa un obiettivo ⇒ per l'intero parco veicoli dell'UE ⇐ di ☒ 95 g CO₂/km per le emissioni medie delle autovetture nuove e un obiettivo ☒ ⇐ ⇒ per l'intero parco veicoli dell'UE ⇐ di 147 g CO₂/km per le emissioni medie dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione, misurato ⇒ fino al 31 dicembre 2020 ⇐ in conformità al regolamento (CE) n. ⇒ 692/2008 unitamente ai regolamenti di esecuzione (UE) 2017/1152 e 2017/1153, e, dal 1° gennaio 2021 misurato in conformità del regolamento (UE) 2017/1151 ⇐ ~~715/2007 e relative disposizioni di attuazione, e tecnologie innovative.~~

↓ 443/2009 (adattato)
⇒ nuovo

3. Il presente regolamento sarà completato ⇒ fino al 31 dicembre 2024 ⇐ da altre misure, volte a realizzare, nell'ambito dell'approccio ~~comunitario~~ ☒ unionale ☒ integrato ☒ illustrato nella comunicazione del 2007 della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio ☒ , una riduzione di 10 g CO₂/km⁴³.

↓ nuovo

4. A decorrere dal 1° gennaio 2025 si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE:

- (a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 15% della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte A;
- (b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 15% della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte B;

⁴³ Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo - Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri (COM(2007) 19 final).

5. A decorrere dal 1° gennaio 2030 si applicano i seguenti obiettivi:
- (a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 30% della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte A;
 - (b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 30% della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte B.
-

↓ 443/2009 (adattato)

Articolo 2

Ambito d'applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai seguenti veicoli a motore ~~di~~:
- (a) categoria M₁ come definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE ("autovetture") che siano immatricolati per la prima volta ~~nella Comunità~~ nell'Unione e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio ~~comunitario~~ dell'Unione ("autovetture nuove")~~;~~
- ~~2. Non si tiene conto di precedenti immatricolazioni effettuate al di fuori del territorio dell'Unione meno di tre mesi prima dell'immatricolazione nell'Unione.~~
- ~~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.~~
-

↓ 333/2014 Articolo 1, paragrafo 2 (adattato)

- ~~4. L'articolo 4, l'articolo 8, paragrafo 4, lettere b) e c), l'articolo 9 e l'articolo 10, paragrafo 1, lettere a) e c), non si applicano a un costruttore responsabile, assieme a tutte le imprese ad esso collegate, per un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore a 1 000 unità nel precedente anno civile.~~
-

↓ 510/2011 (adattato)

Articolo 2

Ambito d'applicazione

- ~~1. Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore di (b) categoria N₁ come definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e ai veicoli di categoria N1 ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 («veicoli commerciali leggeri»), che siano immatricolati per la~~

prima volta nell'Unione e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio dell'Unione («veicoli commerciali leggeri nuovi»).

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

↓ 253/2014 Articolo 1, paragrafo 2 (adattato)
⇒ nuovo

4. L'articolo 4, l'articolo ~~8~~7, paragrafo 4, lettere b) e c), l'articolo ~~9~~8 e l'articolo ~~9~~10, paragrafo 1, lettere a) e c), non si applicano a un costruttore responsabile, assieme a tutte le imprese ad esso collegate, per un numero di ☒ autovetture nuove inferiore a 1 000 o di ☒ veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore a 1 000 unità nel precedente anno civile ⇒, ~~tranne qualora il costruttore chieda e ottenga una deroga a norma dell'articolo 10 ⇐.~~

↓ 443/2009 (adattato)

Articolo 3

Definizioni

~~1. Ai fini del presente regolamento si intende per:~~

- ~~(a) «emissioni specifiche medie di CO₂» per il costruttore, la media 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/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 nei punti 2.1 e 2.3 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE;~~
- ~~(g) «obiettivo per le emissioni specifiche» per il costruttore, la media delle emissioni specifiche di CO₂ consentite a norma dell'allegato I per ciascuna autovettura nuova che produce o, qualora benefici di una deroga ai sensi dell'articolo 11, l'obiettivo per le emissioni specifiche stabilito in forza della deroga.~~

~~2. Ai fini del presente regolamento, per «gruppo di costruttori collegati» si intende un costruttore e le sue imprese collegate. Con riguardo ai costruttori, «per imprese collegate» si intendono:~~

~~(a) le imprese nelle quali il costruttore detiene, direttamente o indirettamente:~~

↓ 333/2014 Articolo 1, paragrafo 3 (adattato)

~~– il potere di esercitare più della metà dei diritti di voto; o~~

↓ 443/2009 (adattato)

~~– 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; o~~

~~– 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.~~

↓ 510/2011 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo 3

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:

(a) «emissioni specifiche medie di CO₂» per il costruttore, la media delle emissioni specifiche di CO₂ di ☒ tutte le autovetture nuove o di ☒ tutti i veicoli commerciali leggeri ☒ nuovi ☒ che produce;

(b) «certificato di conformità», il certificato di cui all'articolo 18 della direttiva 2007/46/CE;

(c) «veicolo completato», veicolo ☒ commerciale leggero ☒ al quale è concessa l'omologazione al termine del procedimento di omologazione in più fasi ai sensi della direttiva 2007/46/CE;

(d) «veicolo completo», veicolo ☒ commerciale leggero ☒ che non deve essere completato per essere conforme alle pertinenti prescrizioni tecniche della direttiva 2007/46/CE;

(e) «veicolo di base», qualsiasi veicolo commerciale leggero usato nella fase iniziale di un procedimento di omologazione in più fasi;

(f) «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;

(g) «massa in ordine di marcia », la massa dell'autovettura o del veicolo commerciale leggero carrozzato in ordine di marcia indicata nel certificato di conformità e definita al punto 2.6 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE;

~~(h) «emissioni specifiche di CO₂», le emissioni di un veicolo commerciale leggero misurate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e indicate come emissioni massiche di CO₂ (ciclo misto) nel certificato di conformità del veicolo completo o completato;~~

↓ 443/2009 (adattato)
⇒ nuovo

~~(h)~~ (h) «emissioni specifiche di CO₂» le emissioni di CO₂ di un'autovettura o di un veicolo commerciale leggero misurate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e dei relativi regolamenti di esecuzione e indicate come emissioni massiche di CO₂ (ciclo misto) nel certificato di conformità del veicolo . Per le autovetture o veicoli commerciali leggeri che non sono omologate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007, «emissioni specifiche di CO₂» le emissioni di CO₂ misurate secondo la stessa procedura di misurazione, come specificato per le autovetture nel regolamento (CE) 692/2008 fino al 31 dicembre 2020, e dal 1° gennaio 2021, nel regolamento (UE) 2017/1151 , o secondo le procedure adottate dalla Commissione per stabilire le emissioni di CO₂ per tali autovetture veicoli ;

↓ 510/2011
⇒ nuovo

~~(i)~~ (i) «impronta», la carreggiata media moltiplicata per il passo del veicolo quali indicati nel certificato di conformità e definiti nei punti 2.1 e 2.3 dell'allegato I alla direttiva 2007/46/CE;

~~(i)~~ (i) «obiettivo per le emissioni specifiche», per il costruttore, ~~la media delle emissioni specifiche indicative di CO₂ di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi che produce~~ l'obiettivo annuo , determinat~~o~~ ai sensi dell'allegato I o, qualora il costruttore benefici di una deroga ai sensi dell'articolo ~~10~~ 10, l'obiettivo di emissioni specifiche stabilito in forza della deroga;

↓ nuovo

(k) «obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE»: le emissioni medie di CO₂ di tutte le autovetture nuove o di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi da conseguire in un determinato periodo;

(l) «massa di prova»: la massa di prova di un'autovettura o veicolo commerciale leggero, come indicato nel certificato di conformità e definito al punto 3.2.25 dell'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151;

(m) «veicolo a basse e a zero emissioni»: un'autovettura o un veicolo commerciale leggero nuovo con emissioni di gas di scarico da zero fino a 50 g di CO₂/km, come stabilito ai sensi del regolamento (UE) 2017/1151.

↓ 510/2011

(~~n~~) «carico utile», la differenza tra la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile a norma dell'allegato II della direttiva 2007/46/CE e la massa del veicolo.

2. Ai fini del presente regolamento, per «gruppo di costruttori collegati» si intende un costruttore e le sue imprese collegate. Con riguardo ai costruttori, «per imprese collegate» si intendono:

- (a) le imprese nelle quali il costruttore detiene, direttamente o indirettamente:
 - (i) il potere di esercitare più della metà dei diritti di voto; o
 - (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; o
 - (iii) il diritto di gestire gli affari dell'impresa;
- (b) le imprese che, direttamente o indirettamente, detengono nei confronti del costruttore i diritti o i poteri di cui alla lettera a);
- (c) le imprese nelle quali un'impresa di cui alla lettera b) detiene, direttamente o indirettamente, i diritti o i poteri di cui alla lettera a);
- (d) le imprese nelle quali il costruttore insieme con una o più delle imprese di cui alle lettere a), b) o c), ovvero due o più di queste ultime imprese, detengono congiuntamente i diritti o i poteri di cui alla lettera a);
- (e) le imprese nelle quali i diritti o i poteri di cui alla lettera a) sono detenuti congiuntamente dal costruttore ovvero da una o più imprese collegate ai sensi delle lettere da a) a d) e da una o più imprese terze.

Articolo 4

Obiettivi per le emissioni specifiche

↓ nuovo

1. Il costruttore provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO₂ non superino i seguenti obiettivi per le emissioni specifiche:

- (a) per l'anno civile 2020, l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I, parte A, punti 1 e 2, nel caso delle autovetture, o dell'allegato I, parte B, punti 1 e 2, nel caso dei veicoli commerciali leggeri, o,

quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, in conformità di tale deroga;

↓ 510/2011 (adattato)
⇒ nuovo

~~(b) p~~Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2014, e per ogni anno civile successivo ⇒ dal 2021 fino al 2024 ⇐, ~~ogni costruttore di veicoli commerciali leggeri provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO₂ dei propri veicoli non superino l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I, parti A o B, punti 3 e 4 ☒~~ a seconda dei casi ☒, o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo ~~1011~~, a norma di detta deroga e dell'allegato I, parti A o B, punto 5.

↓ nuovo

~~(c)~~ per ciascun anno civile, a decorrere dal 2025, gli obiettivi per le emissioni specifiche determinati in conformità dell'allegato I, parti A o B, punto 6.3.

↓ 510/2011 (adattato)

☒ 2. Nel caso dei veicoli commerciali leggeri, ☒ ~~q~~Qualora non siano disponibili i dati sulle emissioni specifiche del veicolo completato, il costruttore del veicolo di base utilizza le emissioni specifiche del veicolo di base per determinare le sue emissioni specifiche medie di CO₂.

~~Al fine di determinare le emissioni specifiche medie di CO₂ di ogni costruttore, sono prese in considerazione le seguenti percentuali di veicoli commerciali leggeri nuovi di ogni costruttore immatricolati nell'anno di riferimento:~~

- ~~– 70% nel 2014,~~
- ~~– 75% nel 2015,~~
- ~~– 80% nel 2016,~~
- ~~– 100% a partire dal 2017.~~

↓ 443/2009 (adattato)

Articolo 4

Obiettivi per le emissioni specifiche

~~Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2012, e per ogni anno successivo, ogni costruttore di autovetture provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO₂ delle proprie autovetture non superino l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I ovvero, qualora il costruttore benefici di una deroga in forza dell'articolo 11, in base a tale deroga.~~

↓ 333/2014 Articolo 1, paragrafo 4 (adattato)

3. «Per determinare le emissioni specifiche medie di CO₂ 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 al 2019,~~
- 95% nel 2020,
- 100% ~~dalla fine del 2020~~ ☒ dal 2021 ☒ in poi.

↓ 443/2009 (adattato)

~~Articolo 5~~

Supercrediti

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

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

↓ 510/2011 (adattato)

~~Articolo 5~~

Supercrediti

~~Per calcolare le emissioni specifiche medie di CO₂, ogni veicolo commerciale leggero nuovo con emissioni specifiche di CO₂ inferiori a 50 g CO₂/km conta come:~~

- ~~3,5 veicoli commerciali leggeri nel 2014,~~
- ~~3,5 veicoli commerciali leggeri nel 2015,~~
- ~~2,5 veicoli commerciali leggeri nel 2016,~~
- ~~1,5 veicoli commerciali leggeri nel 2017,~~
- ~~1 veicolo commerciale leggero dal 2018.~~

~~Per tutta la durata del regime di supercrediti, il numero massimo di veicoli commerciali leggeri nuovi, con emissioni specifiche di CO₂ inferiori a 50 g CO₂/km, di cui tener conto nell'applicare i coefficienti di cui al primo comma non deve superare 25 000 veicoli commerciali leggeri per costruttore.~~

↓ 333/2014 Articolo 1, paragrafo
5
⇒ nuovo

Articolo 5 ~~bis~~

Supercrediti per l'obiettivo di 95 g di CO₂/km

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

- 2 autovetture nel 2020,
- 1,67 autovetture nel 2021,
- 1,33 autovetture nel 2022,
- 1 autovettura dal 2023,

per l'anno in cui è immatricolata nel periodo compreso tra il 2020 e il 2022, fatto salvo un limite massimo di 7,5 g CO₂/km su quel periodo per ciascun costruttore ⇒ e fatto salvo l'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153 ⇐ .

↓ 443/2009 (adattato)

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 CO₂ 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 6~~

~~**Obiettivo di emissioni specifiche per i veicoli commerciali leggeri alimentati da carburante alternativo**~~

~~Ai fini della determinazione del rispetto, da parte un costruttore, dell'obiettivo di emissioni specifiche di cui all'articolo 4, le emissioni specifiche di CO₂ di ciascun veicolo commerciale leggero costruito in modo da poter essere alimentato con una miscela di benzina con l'85% di bioetanolo («E85») e conforme alla pertinente legislazione dell'Unione o alle norme tecniche europee, sono ridotte del 5% entro il 31 dicembre 2015 in riconoscimento delle maggiori capacità tecnologiche e di riduzione delle emissioni connesse all'utilizzo di biocarburanti. Tale riduzione si applica unicamente se almeno il 30% delle stazioni di servizio dello Stato membro in cui il veicolo commerciale leggero è immatricolato fornisce questo tipo di carburante alternativo conforme ai criteri di sostenibilità per i biocarburanti previsti dalla pertinente normativa dell'Unione.~~

~~Articolo 6~~7~~~~

~~**Raggruppamento**~~

- ~~1. I costruttori di veicoli commerciali leggeri nuovi, ad eccezione di quelli che beneficiano della deroga di cui all'articolo 10~~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 fungerà da referente per il raggruppamento e avrà il compito di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 8~~9~~, per le emissioni in eccesso;~~
 - ~~(c) la documentazione attestante che il responsabile del raggruppamento sarà in grado di assolvere gli obblighi di cui alla lettera b) ~~;~~ ;~~~~

- ~~(d) la categoria di veicoli immatricolati come M₁ or N₁, per i quali non si applica il raggruppamento.~~

3. Se il costruttore designato quale responsabile del raggruppamento non rispetta l'obbligo di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 89, per le emissioni 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 rispettare gli obblighi di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 89, per le emissioni in eccesso, e 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 101 e 102 TFUE 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 dell'Unione 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 specifiche medie di CO₂;
 - (b) obiettivo per le emissioni specifiche;
 - (c) numero totale di veicoli immatricolati.
6. Il paragrafo 5 non si applica quando tutti i costruttori membri di un raggruppamento sono parte dello stesso gruppo di costruttori collegati.
7. Salvo in caso di comunicazione a norma del paragrafo 3, i costruttori che fanno parte di un raggruppamento per il quale sono state trasmesse informazioni alla Commissione sono considerati alla stregua di un unico costruttore ai fini dell'adempimento dei loro obblighi ai sensi dell'articolo 4. Le informazioni sul monitoraggio e la comunicazione saranno registrate, comunicate e rese disponibili nel registro centralizzato di cui all'articolo 78, paragrafo 4, per i singoli costruttori nonché per eventuali raggruppamenti.

8. La Commissione può specificare le condizioni dettagliate che si applicano a un accordo di raggruppamento costituito a norma del paragrafo 5 mediante atti di esecuzione da adottare conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

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 specifiche medie di CO₂;~~

~~(b) obiettivo per le emissioni specifiche;~~

~~(c) numero totale di veicoli immatricolati.~~

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

~~7. Salvo in caso di comunicazione a norma del paragrafo 3, i costruttori che fanno parte di un raggruppamento per il quale sono state trasmesse informazioni alla Commissione sono~~

~~considerati alla stregua di un unico costruttore ai fini dell'adempimento dei loro obblighi ai sensi dell'articolo 4. Le informazioni sul monitoraggio e la comunicazione saranno registrate, comunicate e rese disponibili nel registro centralizzato di cui all'articolo 8, paragrafo 4, per i singoli costruttori nonché per eventuali raggruppamenti.~~

Articolo ~~7~~⁸

Monitoraggio e comunicazione delle emissioni medie

1. ~~Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2012, e per ogni anno civile successivo,~~ ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascuna autovettura nuova ~~☒~~ e ciascun veicolo commerciale leggero nuovo ~~☒~~ immatricolato nel suo territorio a norma dell'allegato II, parte A ~~☒~~ e dell'allegato III, parte A ~~☒~~. Tali informazioni sono rese disponibili ai costruttori e ai loro importatori o rappresentanti designati nei singoli Stati membri. Gli Stati membri si adoperano al massimo per assicurare che gli organismi preposti alla comunicazione dei dati operino in modo trasparente. Ciascuno Stato membro garantisce che le emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture che non sono omologate 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 all'allegato II, parte ~~AB~~ ~~☒~~ e all'allegato III, parte A ~~☒~~, relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nell'allegato II, parte ~~BC~~ ~~☒~~ e nell'allegato III, parte C ~~☒~~.
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 CO₂ 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 CO₂ dell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quello stesso anno.

Tra i dati comunicati figurano i dati per ogni Stato membro riguardanti il numero di autovetture nuove ~~☒~~ e di veicoli commerciali leggeri nuovi ~~☒~~ immatricolati e le relative emissioni specifiche di CO₂.

Il registro è pubblico.

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

La Commissione esamina le notifiche dei costruttori ed entro il 31 ottobre conferma oppure modifica 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.~~

↓ 443/2009 (adattato)

76. 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 il 8 dicembre 2009. La Commissione ne informa successivamente il Parlamento europeo e il Consiglio.~~

↓ 510/2011 (adattato)

~~8. In ciascuno Stato membro l'autorità competente per il rilevamento e la comunicazione dei dati risultanti dal monitoraggio a norma del presente regolamento è l'autorità designata ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 443/2009.~~

↓ nuovo

Le autorità competenti garantiscono la correttezza e la completezza dei dati trasmessi alla Commissione e provvedono a nominare un referente incaricato di rispondere rapidamente alle richieste formulate dalla Commissione al fine di correggere errori e omissioni nelle serie dei dati trasmessi.

↓ 443/2009 (adattato)

~~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.~~

↓ 333/2014 Articolo 1, paragrafo 6 (adattato)

9.7. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione disposizioni dettagliate concernenti le procedure per il monitoraggio e la comunicazione dei dati di cui ~~al presente articolo~~ ai paragrafi da 1 a 7 e l'applicazione dell'allegato II. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo ~~1514~~, paragrafo 2.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo ~~1614 bis~~ al fine di modificare le prescrizioni in materia di dati e i parametri di dati di cui all'allegato II e all'allegato III .

↓ nuovo

8. Le autorità di omologazione comunicano senza indugio alla Commissione scostamenti rilevati nelle emissioni di CO₂ di veicoli in servizio rispetto ai valori indicati nei certificati di conformità a seguito di verifiche effettuate in conformità della procedura di cui [all'articolo 11 bis] del regolamento (CE) n. 715/2007.

La Commissione tiene conto di tali scostamenti ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di un costruttore.

La Commissione può adottare norme dettagliate sulle procedure per segnalare tali scostamenti e per tenerne conto ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie. Tali procedure sono adottate tramite atti di esecuzione conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

↓ 510/2011 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo 8

Monitoraggio e comunicazione delle emissioni medie

~~1. Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2012, e per ogni anno civile successivo, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nel suo territorio a norma dell'allegato II, parte A. Tali informazioni sono rese disponibili ai costruttori e ai loro importatori o rappresentanti designati nei singoli Stati membri. Gli Stati membri si adoperano al massimo per assicurare che gli organismi preposti alla comunicazione dei dati operino in modo trasparente.~~

~~2. Entro il 28 febbraio di ogni anno, a partire dal 2013, ciascuno Stato membro predispose e invia alla Commissione le informazioni di cui all'allegato II, parte B, relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nell'allegato II, parte C.~~

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

~~4. La Commissione mantiene un registro centralizzato dei dati trasmessi dagli Stati membri in base al presente articolo; tale registro è pubblico. Entro il 30 giugno 2013, e successivamente ogni anno, la Commissione calcola in via provvisoria per ogni costruttore:~~

~~(a) le emissioni specifiche medie di CO₂ prodotte nel precedente anno civile;~~

~~(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 veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati e le relative emissioni specifiche di CO₂.~~

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

~~6. La Commissione esamina le notifiche dei costruttori ed entro il 31 ottobre conferma oppure modifica i calcoli provvisori di cui al paragrafo 4.~~

~~7. Se, in base ai calcoli di cui al paragrafo 5 relativi agli anni civili 2012 e 2013, alla Commissione risulta che le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore abbiano superato l'obiettivo per le emissioni specifiche, essa ne informa il costruttore.~~

~~8. In ciascuno Stato membro l'autorità competente per il rilevamento e la comunicazione dei dati risultanti dal monitoraggio a norma del presente regolamento è l'autorità designata ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 443/2009.~~

~~9. La Commissione può adottare 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.~~

~~Al fine di tener conto dell'esperienza acquisita nell'applicazione del presente regolamento, la Commissione può modificare l'allegato II mediante atti delegati conformemente all'articolo 15, e alle condizioni di cui agli articoli 16 e 17.~~

~~109.~~ Gli Stati membri inoltre, in conformità del presente articolo, raccolgono e trasmettono i dati relativi all'immatricolazione di veicoli di categoria M₂ e N₂ di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e di veicoli ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007.

↓ 510/2011 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~98~~

Indennità per le emissioni in eccesso

1. ~~Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2014 e per ogni anno civile successivo~~ per il quale le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore superano l'obiettivo per le emissioni specifiche, la Commissione impone al costruttore o, nel caso di un raggruppamento, al responsabile del raggruppamento, di versare un'indennità per le emissioni in eccesso.

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

~~(a) dal 2014 al 2018:~~

~~(i) per le emissioni in eccesso di oltre 3 g CO₂/km:~~

~~$[(\text{emissioni in eccesso} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}] \times \text{numero di veicoli commerciali leggeri nuovi};$~~

~~(ii) per le emissioni in eccesso comprese tra $> 2 \text{ g CO}_2/\text{km}$ e $\leq 3 \text{ g CO}_2/\text{km}$:~~

~~$[(\text{emissioni in eccesso} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}] \times \text{numero di veicoli commerciali leggeri nuovi};$~~

~~(iii) per le emissioni in eccesso comprese tra $> 1 \text{ g CO}_2/\text{km}$ e $\leq 2 \text{ g CO}_2/\text{km}$:~~

~~$[(\text{emissioni in eccesso} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}] \times \text{numero di veicoli commerciali leggeri nuovi};$~~

~~(iv) per le emissioni in eccesso $\leq 1 \text{ g CO}_2/\text{km}$:~~

~~$(\text{emissioni in eccesso} \times 5 \text{ EUR}) \times \text{numero di veicoli commerciali leggeri nuovi};$~~

~~(b) a partire dal 2019:~~

~~$(\text{emissioni in eccesso} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{numero di veicoli commerciali leggeri nuovi} \times \langle \boxtimes \rangle$ di nuova immatricolazione $\langle \boxtimes \rangle$.~~

Ai fini del presente articolo si intende per:

- «emissioni in eccesso», il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile o parte di esso cui si applicano gli obblighi di cui all'articolo 4, arrotondato al terzo decimale più vicino, tenendo conto delle riduzioni delle emissioni di CO₂ determinate da tecnologie innovative approvate a norma dell'articolo ~~12~~11, e
- «numero di veicoli ~~comerciali leggeri nuovi~~ di nuova immatricolazione », il numero di nuove autovetture o di veicoli commerciali leggeri nuovi conteggiati separatamente che il costruttore produce e che sono stati immatricolati in quel periodo in base ai criteri di introduzione progressiva di cui all'articolo 4, paragrafo 3.

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

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

↓ 443/2009 (adattato)

Articolo 9

Indennità per le emissioni in eccesso

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

~~2. L'indennità di cui al paragrafo 1 è calcolata secondo le seguenti formule:~~

~~(a) dal 2012 al 2018:~~

~~(i) dove le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore superino l'obiettivo per le emissioni specifiche di più di 3 g CO₂/km:~~

~~$$[(\text{emissioni in eccesso} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{numero di autovetture nuove};$$~~

~~(ii) dove le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore superino l'obiettivo per le emissioni specifiche di più di 2 g CO₂/km ma non oltre 3 g CO₂/km:~~

~~$$[(\text{emissioni in eccesso} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{numero di autovetture nuove};$$~~

~~(iii) dove le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore superino l'obiettivo per le emissioni specifiche di più di 1 ma non oltre 2 g CO₂/km:~~

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

~~(iv) dove le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore superino l'obiettivo per le emissioni specifiche di non oltre 1 g CO₂/km;~~

~~(emissioni in eccesso × 5 EUR/g CO₂/km) × numero di autovetture nuove;~~

~~(b) a partire dal 2019;~~

~~(emissioni in eccesso × 95 EUR/g CO₂/km) × 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 CO₂ determinate da tecnologie innovative approvate; e «numero di autovetture nuove» è il numero di autovetture nuove prodotte dal costruttore e immatricolate nell'anno interessato secondo i criteri di introduzione graduale di cui all'articolo 4.~~

↓ 333/2014 Articolo 1, paragrafo 7

3. La Commissione determina mediante atti di esecuzione i metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 1514, paragrafo 2.

↓ 443/2009 (adattato)

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 CO₂ prodotte nel precedente anno civile;~~

~~(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;~~

~~(d) le emissioni specifiche medie di CO₂ per tutte le autovetture nuove nella Comunità nell'anno civile precedente; e~~

~~(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.~~

↓ 510/2011 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~109~~

Pubblicazione dei risultati raggiunti dai costruttori

1. Entro il 31 ottobre ~~del 2013 e successivamente entro il 31 ottobre~~ di ogni anno, la Commissione pubblica mediante atti di esecuzione un elenco nel quale, ~~per ogni costruttore,~~ vengono indicati:
- (a) per ogni costruttore, l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile precedente;
 - (b) per ogni costruttore, le emissioni specifiche medie di CO₂ prodotte nel precedente anno civile;
 - (c) per ogni costruttore, la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO₂ dell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quello stesso anno;
 - (d) le emissioni specifiche medie di CO₂ per tutte le autovetture nuove e per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente;
 - (e) la massa media in ordine di marcia per tutte le autovetture nuove e per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente fino al 31 dicembre 2020 .

↓ nuovo

- (f) la massa media di prova per tutte le autovetture nuove e per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente.

↓ 510/2011 (adattato)

2. ~~Dal 31 ottobre 2015,~~ 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.

↓ nuovo

3. L'elenco di cui al paragrafo 1, per la pubblicazione entro il 31 ottobre 2022, indica quanto segue:
- (a) gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2025 e per il 2030 di cui all'articolo 1, paragrafi 4 e 5, calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punti 6.1.1 e 6.1.2;

(b) i valori per a₂₀₂₁, a₂₀₂₅ e a₂₀₃₀ calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punto 6.2.

↓ 510/2011 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~10~~

Deroghe per determinati costruttori

1. Un costruttore di un numero di autovetture nuove o di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore , rispettivamente, a 10 000 e a 22 000 unità per anno civile può presentare una domanda di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato in base all'allegato I se:
 - (a) non è parte di un gruppo di costruttori collegati; o
 - (b) fa parte di un gruppo di costruttori collegati che è responsabile in totale di un numero di autovetture nuove o di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore , rispettivamente, a 10 000 e a 22 000 unità per anno civile; o
 - (c) è parte di un gruppo di costruttori collegati, ma gestisce i propri impianti di produzione e il centro di progettazione.
2. La deroga chiesta a norma del paragrafo 1 può essere concessa per una durata massima di cinque anni civili , rinnovabile . 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 o sui veicoli commerciali leggeri nuovi costruiti, comprese la loro massa di prova e le ~~relative~~ loro emissioni specifiche di CO₂; 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 CO₂ e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di autovettura o di veicolo commerciale leggero 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 CO₂ e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di veicolo commerciale leggero prodotto, la Commissione concede la deroga. La domanda va presentata entro il 31 ottobre del primo anno di applicazione della deroga.
- ~~4. Il costruttore al quale è concessa una deroga in forza del presente articolo informa immediatamente la Commissione di ogni variazione che abbia o possa avere ripercussioni sul diritto di beneficiare della deroga.~~

~~5. Qualora ritenga, in base alla notifica di cui al paragrafo 4 o ad altri elementi, che un costruttore non risponda più ai requisiti necessari per beneficiare della deroga, la Commissione revoca tale deroga a decorrere dal 1° gennaio dell'anno civile successivo e ne informa il costruttore.~~

~~6. Qualora un costruttore non raggiunga il proprio obiettivo per le emissioni specifiche, la Commissione impone al costruttore il versamento di un'indennità per le emissioni in eccesso di cui all'articolo 9.~~

~~7. La Commissione adotta disposizioni volte a completare i paragrafi da 1 a 6 del presente articolo relativi, inter alia, 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 CO₂, mediante atti delegati in conformità dell'articolo 15, e alle condizioni di cui agli articoli 16 e 17.~~

~~8. Le domande di deroga, comprese le informazioni a supporto della stessa, le notifiche ai sensi del paragrafo 4, le revocche a norma del paragrafo 5 e qualsiasi imposizione di un'indennità per le emissioni in eccesso ai sensi del paragrafo 6 e gli atti adottati a norma del paragrafo 7, sono messi 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 Commissione⁴⁴.~~

↓ 443/2009 (adattato)
⇒ nuovo

~~Articolo 11~~

~~Deroghe per determinati 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; o~~
- ~~(c) è parte di un gruppo di costruttori collegati, ma gestisce i propri impianti di produzione e il centro di progettazione.~~

~~2. La deroga chiesta a norma del paragrafo 1 può essere concessa per una durata massima di cinque anni civili. La domanda è presentata alla Commissione e riporta:~~

- ~~(a) il nome del costruttore e l'indicazione della persona che lo rappresenta;~~
- ~~(b) la documentazione attestante che il costruttore risponde ai requisiti necessari per beneficiare della deroga di cui al paragrafo 1;~~
- ~~(c) informazioni sulle autovetture costruite, comprese la massa e le relative emissioni specifiche di CO₂; e~~

⁴⁴ ~~GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.~~

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

~~3. Qualora ritenga che il costruttore soddisfi le condizioni necessarie per beneficiare della deroga 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 CO₂ e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di autovetture prodotte, la Commissione concede la deroga.~~

4. Una domanda di deroga dall'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato a norma dell'allegato I ~~⇒~~, parte A, punti da 1 a 4, ~~⇐~~ può essere presentata da un costruttore responsabile, insieme a tutte le sue imprese collegate, di un numero di autovetture nuove immatricolate ~~nella Comunità~~ ~~⊗~~ nell'Unione ~~⊗~~ 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.

↓ 333/2014 Articolo 1, paragrafo 8, lettera b) (adattato)

~~(b) se la domanda concerne le lettere a) e b) dell'allegato I, punto 1, un obiettivo costituito da una riduzione del 25% sulle emissioni specifiche medie di CO₂ nel 2007 o, se una singola domanda viene presentata con riguardo a un certo numero di imprese collegate, una riduzione del 25% sulle emissioni specifiche medie di CO₂ di tali imprese nel 2007.~~

↓ 333/2014 Articolo 1, paragrafo 8, lettera c)

~~(be) se la domanda concerne la lettera c) dell'allegato I, punto 1, un obiettivo costituito da una riduzione del 45% sulle emissioni specifiche medie di CO₂ nel 2007 o, se una singola domanda è presentata con riguardo a un certo numero di imprese collegate, una riduzione del 45% sulle emissioni specifiche medie di CO₂ di tali imprese nel 2007.~~

↓ 443/2009

Qualora, per l'anno 2007, non esistano le informazioni relative alle emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore, la Commissione stabilisce un obiettivo di riduzione equivalente basato sulle migliori tecnologie di riduzione delle emissioni di CO₂ disponibili impiegate nelle autovetture di massa comparabile e tenendo conto

delle caratteristiche del mercato per il tipo di auto prodotte. Questo obiettivo deve essere utilizzato dal richiedente ai fini della lettera b).

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 un costruttore non raggiunga il proprio obiettivo per le emissioni specifiche, la Commissione impone al costruttore il versamento di un'indennità per le emissioni in eccesso di cui all'articolo 89.

↓ 333/2014 Articolo 1, paragrafo 8, lettera d)

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 1614-bis, che stabiliscano norme intese a completare i paragrafi da 1 a 7 del presente articolo, riguardo all'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe, al contenuto delle domande nonché al contenuto e alla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂.

↓ 443/2009

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 gli atti adottati a norma del paragrafo 8, sono messi 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 Commissione⁴⁵.

Articolo 1112

Innovazioni ecocompatibili

⁴⁵ 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 (GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43).

↓ 333/2014 Articolo 1, paragrafo 9, lettera a)
⇒ nuovo

1. Su richiesta di un fornitore o un costruttore, si tiene conto dei risparmi di CO₂ realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative o una combinazione di tecnologie innovative ("pacchetti tecnologici innovativi").

Queste tecnologie devono essere prese in considerazione solo se la metodologia con cui sono valutate è in grado di fornire risultati verificabili, ripetibili e comparabili.

Il contributo totale di tali tecnologie alla riduzione ~~dell'obiettivo per~~ delle emissioni specifiche ⇒ medie ⇐ di un costruttore può giungere ad un massimo di 7 g CO₂/km.

↓ nuovo

La Commissione può adeguare il massimale, con effetto a partire dal 2025. Tali adeguamenti sono adottati mediante atti delegati in conformità dell'articolo 16.

↓ 443/2009 (adattato)
→₁ 333/2014 Articolo 1, paragrafo 9, lettera b)
⇒ nuovo

2. →₁ Entro il 31 dicembre 2012, la Commissione adotta mediante atti di esecuzione disposizioni dettagliate in vista di una procedura volta ad approvare le tecnologie innovative o i pacchetti tecnologici innovativi di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo ~~1514~~, paragrafo 2, del presente regolamento. ← Tali disposizioni dettagliate si basano sui seguenti criteri per le tecnologie innovative:

(a) il fornitore o il costruttore deve essere responsabile dei risparmi di CO₂ realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative;

(b) le tecnologie innovative devono fornire un contributo comprovato alla riduzione di CO₂;

(c) le tecnologie innovative non devono essere interessate dal normale ciclo di prova relativo alla misurazione del CO₂;

(d) ~~e~~ ☒ le tecnologie innovative non devono essere interessate ☒ dalle disposizioni obbligatorie dovute ad ulteriori misure complementari nel rispetto di 10 g CO₂/km di cui all'articolo 1 o essere obbligatorie in virtù di altre disposizioni del diritto ~~comunitario~~ ☒ dell'Unione ☒ . ⇒ Con effetto dal 1° gennaio 2025, questo criterio non si applica nei confronti dei miglioramenti di efficienza dei sistemi di condizionamento d'aria. ⇐

↓ 333/2014 Articolo 1, paragrafo 9, lettera c)

3. Un fornitore o un costruttore che chiede che una misura sia approvata come tecnologia innovativa o pacchetto tecnologico innovativo, 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 o un altro pacchetto tecnologico innovativo, già approvati, 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.

↓ 443/2009

4. La Commissione approva la riduzione realizzata sulla base dei criteri di cui al paragrafo 2.

↓ 510/2011 (adattato)

~~Articolo 12~~

Innovazioni ecocompatibili

↓ 253/2014 Articolo 1, paragrafo 4, lettera a) (adattato)

~~1. Su richiesta di un fornitore o un costruttore, si tiene conto dei risparmi di CO₂ realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative o una combinazione di tecnologie innovative ("pacchetti tecnologici innovativi").~~

~~Il contributo totale di tali tecnologie alla riduzione dell'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore può giungere ad un massimo di 7 g CO₂/km.~~

↓ 253/2014 Articolo 1, paragrafo 4, lettera b) (adattato)

~~2. Entro il 31 dicembre 2012, la Commissione adotta mediante atti di esecuzione disposizioni dettagliate in vista di una procedura volta ad approvare le tecnologie innovative o i pacchetti tecnologici innovativi di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del presente regolamento. Tali disposizioni dettagliate sono conformi a quanto disposto dall'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 443/2009 e si basano sui seguenti criteri per le tecnologie innovative:~~

↓ 510/2011 (adattato)

~~(a) il fornitore o il costruttore deve essere responsabile dei risparmi di CO₂ realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative;~~

~~(b) le tecnologie innovative devono fornire un contributo comprovato alla riduzione di CO₂;~~

~~(c) le tecnologie innovative non devono essere interessate dal normale ciclo di prova relativo alla misurazione del CO₂ o dalle disposizioni obbligatorie dovute ad ulteriori misure complementari nel rispetto della riduzione di 10 g CO₂/km di cui all'articolo 1 del regolamento (CE) n. 443/2009 o essere obbligatorie in virtù di altre disposizioni del diritto dell'Unione.~~

~~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.~~

↓ nuovo

Articolo 12

Valori reali delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico

1. La Commissione monitora e valuta la rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/1151. Essa provvede a che il pubblico sia informato dell'evoluzione di tale rappresentatività nel tempo.

2. A tal fine, la Commissione assicura la disponibilità, da parte dei costruttori o delle autorità nazionali, a seconda del caso, di solidi dati non personali sul consumo energetico e le emissioni di CO₂ reali delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri.

3. La Commissione può adottare tali misure tramite atti di esecuzione conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

↓ 443/2009 (adattato)

Articolo 13

~~Riesame e presentazione di relazioni~~ ☒ **Adeguamento dei dati M₀ e TM₀ ☒**

~~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.~~

↓ nuovo

1. I dati M_0 e TM_0 di cui all'allegato I, parti A e B, sono adattati come segue:

↓ 443/2009 (adattato)

⇒ nuovo

2. ~~(a) e~~ Entro il 31 ottobre ~~2014~~ 2020 ~~e, successivamente, ogni tre anni, misure sono adottate per modificare l'allegato I in modo tale che~~ il dato M_0 ~~ivi riferito~~ di cui all'allegato I, parte A, punti da 1 a 5, è adattato ~~risulti essere~~ alla massa media \Rightarrow in ordine di marcia \Leftarrow delle autovetture nuove dei tre precedenti anni civili \Rightarrow 2017, 2018 e 2019. Tale nuovo valore M_0 è applicato dal 1° gennaio 2022 fino al 31 dicembre 2024; \Leftarrow

↓ nuovo

(b) entro il 31 ottobre 2022, il dato M_0 di cui all'allegato I, parte B, punti da 1 a 5, è adattato alla massa media in ordine di marcia dei veicoli commerciali leggeri nuovi dei tre precedenti anni civili 2019, 2020 e 2021. Tale nuovo dato M_0 si applica nel 2024;

(c) entro il 31 ottobre 2022 il dato indicativo TM per il 2025 è determinato come la rispettiva massa media di prova delle nuove autovetture e dei nuovi veicoli commerciali leggeri per il 2021;

(d) entro il 31 ottobre 2024, e successivamente ogni due anni, i dati TM_0 nell'allegato I, parti A e B, sono adattati alla rispettiva massa media di prova delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nel corso dei due precedenti anni civili a partire dal 2022 e 2023. Il rispettivo nuovo dato TM_0 si applica a decorrere dal 1° gennaio dell'anno di calendario successivo alla data dell'adattamento.

↓ 443/2009

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

↓ 333/2014 Articolo 1, paragrafo 10(a) (adattato)

2. La Commissione, mediante atti delegati, adotta ~~tali~~ le misure di cui al paragrafo 1 conformemente all'articolo 1614 bis.

↓ 510/2011

Articolo ~~1413~~

Riesame e presentazione di relazioni

↓ nuovo

1. Nel 2024 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'efficacia del presente regolamento corredata, se del caso, di una proposta di modifica del regolamento. La relazione tiene conto, tra l'altro, della rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/1151, dell'introduzione sul mercato di veicoli a basse e a zero emissioni e della realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento di cui alla direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁶.

↓ 253/2014 Articolo 1, paragrafo 5, lettera a) (adattato)

~~1. Entro il 31 dicembre 2015, la Commissione riesamina le emissioni specifiche e le modalità ivi definite, nonché altri aspetti del presente regolamento al fine di stabilire gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli commerciali leggeri nuovi nel periodo successivo al 2020. A tale riguardo, la valutazione del tasso di riduzione necessario è in linea con gli obiettivi a lungo termine dell'Unione in materia di clima e con le implicazioni per lo sviluppo di tecnologie, efficaci sotto il profilo dei costi, intese a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati di tale riesame. La relazione contiene opportune proposte di modifica del presente regolamento, compresa l'eventuale definizione di un obiettivo realistico e raggiungibile, sulla base di una valutazione d'impatto esauriente che esaminerà il mantenimento della competitività dell'industria dei veicoli commerciali leggeri e del relativo indotto. In sede di sviluppo di tali proposte, la Commissione assicura che esse siano quanto più neutre possibile sotto il profilo della concorrenza e socialmente eque e sostenibili.~~

↓ 510/2011 (adattato)

~~2. Entro il 2014 la Commissione presenta, se del caso, al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta per l'inclusione nel presente regolamento dei veicoli di categoria N2 e M2 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2610 kg e dei veicoli cui è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo a lungo termine a partire dal 2020.~~

⁴⁶ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1)

~~3. Entro il 2014 la Commissione, al termine di una valutazione d'impatto, pubblica una relazione sulla disponibilità di dati relativi all'impronta e al carico utile e sulla loro utilizzazione in quanto parametri di utilità per determinare gli obiettivi per le emissioni specifiche e, se del caso, presenta una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio ai fini della modifica dell'allegato I secondo la procedura legislativa ordinaria.~~

~~5. Entro il 31 ottobre 2016 e successivamente ogni tre anni, la Commissione modifica l'allegato I mediante atti delegati conformemente all'articolo 15, e alle condizioni di cui agli articoli 16 e 17, al fine di adeguare il dato M0, ivi riportato, alla massa media dei veicoli commerciali leggeri nuovi nei tre anni civili precedenti.~~

~~Tali adeguamenti entrano in vigore per la prima volta il 1° gennaio 2018 e successivamente ogni tre anni.~~

~~4. Entro il 31 dicembre 2011 la Commissione istituisce una procedura che consente di ottenere valori rappresentativi delle emissioni di CO₂, del rendimento energetico dei combustibili e della massa dei veicoli completati, garantendo nel contempo che il costruttore del veicolo di base possa accedere tempestivamente ai dati sulla massa e sulle emissioni specifiche di CO₂ del veicolo completato.~~

~~6. La Commissione include i veicoli commerciali leggeri nel riesame delle procedure di misurazione delle emissioni di CO₂ a norma dell'articolo 13, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 443/2009.~~

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

↓ 443/2009 (adattato)
⇒ nuovo

~~32. A partire dal 2012 La Commissione~~ ⇒ tiene conto delle valutazioni effettuate conformemente all'articolo 12 e può, se del caso, ⇐ procedere ad una valutazione d'impatto ai fini della revisione, entro il 2014, come previsto all'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 715/2007, delle procedure per la misurazione delle emissioni di CO₂, come indicato ai sensi ~~deldi dette~~ regolamento ☒ (CE) n. 715/2007 ☒ . In particolare, la Commissione formula proposte idonee ad adattare le procedure in modo da riflettere adeguatamente ~~leil~~ realie comportamento emissioni ⇒ mondiali ⇐ delle autovetture ☒ e dei veicoli commerciali leggeri ☒ sotto il profilo delle di CO₂ e ad includere le tecnologie innovative riconosciute di cui all'articolo 12, che potrebbero essere contemplate nel ciclo di prova. La Commissione garantisce che, successivamente, tali procedure siano regolarmente riviste.

↓ 443/2009 (adattato)

~~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.~~

↓ 333/2014 Articolo 1, paragrafo 10, lettera c) (adattato)

~~5. Entro il 31 dicembre 2015, la Commissione riesamina le emissioni specifiche e le modalità ivi definite, nonché altri aspetti del presente regolamento, tra l'altro se un parametro di utilità sia ancora necessario e se il parametro di utilità più sostenibile sia la massa o l'impronta, al fine di stabilire gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂ per le autovetture nuove nel periodo successivo al 2020. A tale riguardo, la valutazione del tasso di riduzione necessario è in linea con gli obiettivi a lungo termine dell'Unione in materia di clima e con le implicazioni per lo sviluppo di tecnologie, efficaci sotto il profilo dei costi, intese a ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati di tale riesame. La relazione contiene opportune proposte di modifica del presente regolamento, compresa l'eventuale definizione di un obiettivo realistico e raggiungibile, sulla base di una valutazione d'impatto esauriente che esaminerà il mantenimento della competitività dell'industria automobilistica e del relativo indotto. In sede di sviluppo di tali proposte, la Commissione assicura che esse siano quanto più neutre possibile sotto il profilo della concorrenza e socialmente eque e sostenibili.~~

↓ 443/2009 (adattato)

~~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.~~

↓ 333/2014 Articolo 1, paragrafo 10, lettera d) (adattato)
⇒ nuovo

73. La Commissione determina, mediante atti di esecuzione, i parametri di correlazione necessari per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO₂ di cui al regolamento (CE) n. 715/2007 e al regolamento (CE) n. 692/2008 ⇒ e, ove applicabile, al regolamento (UE) 2017/1151 ⇐. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 1514, paragrafo 2, del presente regolamento.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 1614 bis al fine di adeguare le formule di cui all'allegato I, avvalendosi della metodologia adottata conformemente al primo comma, garantendo nel contempo che i requisiti in materia di riduzione applicabili nell'ambito delle vecchie e delle nuove procedure di prova garantiscano un rigore comparabile per fabbricanti e autoveicoli di diversa utilità.

↓ 253/2014 Articolo 1, paragrafo 5, lettera b)

~~La Commissione determina, mediante atti di esecuzione, i parametri di correlazione necessari per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione delle prove per~~

~~la misurazione delle emissioni specifiche di CO₂ di cui al regolamento (CE) n. 715/2007 e al regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione⁴⁷. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del presente regolamento.~~

~~Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15, e alle condizioni di cui agli articoli 16 e 17, al fine di adeguare le formule stabilite all'allegato I, avvalendosi della metodologia adottata in conformità al primo comma, garantendo nel contempo un rigore analogo delle prescrizioni in termini di riduzione per i costruttori e i veicoli di utilità diversa nell'ambito delle vecchie e nuove procedure di prova.~~

↓ 333/2014 Articolo 1, paragrafo 11 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~15~~4

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato ~~sui cambiamenti climatici~~ ☒ dell'unione dell'energia ☒ istituito dall'[articolo ~~379~~ della ~~decisione n. 280/2004/CE~~ ☒ [regolamento (UE) [...]] ☒ del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁸ ⇒⁴⁹ ⇐. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵⁰.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Se il comitato non esprime alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

↓ 510/2011 (adattato)

~~Articolo 14~~

Procedura di comitato

~~1. La Commissione è assistita dal comitato sui cambiamenti climatici istituito dall'articolo 9 della decisione n. 280/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11~~

⁴⁷ 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).

⁴⁸ 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).

⁴⁹ Regolamento (UE) [.../...] del Parlamento europeo e del Consiglio sulla governance dell'Unione dell'Energia (GU L [...] del [...], pag. [...]).

⁵⁰ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

~~febbraio 2004, relativa ad un meccanismo per monitorare le emissioni di gas a effetto serra nella Comunità e per attuare il protocollo di Kyoto⁵⁴. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.~~

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

↓ 253/2014 Articolo 1, paragrafo 6 (adattato)

~~2 bis. Qualora il comitato di cui al paragrafo 1 non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.~~

↓ 333/2014 Articolo 1, paragrafo 12 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~14 bis~~16

Esercizio della delega

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

~~21. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo ~~78~~, paragrafo ~~79~~, ~~secondo comma~~, all'articolo ~~1011~~, paragrafo 8, ⇒ all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, ⇐ all'articolo 13, paragrafo 2, ~~terzo comma~~, e all'articolo ~~1413~~, paragrafo ~~37~~, secondo comma, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni ⇒ indeterminato ⇐ a decorrere ⇒ da [data di entrata in vigore del presente regolamento] ⇐ ~~dall'8 aprile 2014~~. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi d'identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.~~

~~32. La delega di potere di cui all'articolo ~~78~~, paragrafo ~~79~~, secondo comma, all'articolo ~~1011~~, paragrafo 8, ⇒ all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, ⇐ all'articolo 13, paragrafo 2, ~~terzo comma~~, e all'articolo ~~1413~~, paragrafo ~~37~~, secondo comma, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.~~

~~43. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.~~

~~54. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo ~~78~~, paragrafo ~~79~~, secondo comma, dell'articolo ~~1011~~, paragrafo 8, ⇒ dell'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, ⇐~~

⁵¹ ~~GU L 49 del 19.2.2004, pag. 1.~~

dell'articolo 13, paragrafo 2, ~~terzo comma~~, e dell'articolo ~~1413~~, paragrafo ~~37~~, secondo comma, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato, o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

↓ 510/2011 (adattato)

~~1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8, paragrafo 9, secondo comma, all'articolo 11, paragrafo 7, all'articolo 13, paragrafo 5, e all'articolo 13, paragrafo 6, quarto comma, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da 3 giugno 2011. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi sei mesi prima della fine del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio la revochino in conformità dell'articolo 16.~~

~~2. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.~~

~~3. Il potere conferito alla Commissione di adottare atti delegati è soggetto alle condizioni stabilite agli articoli 16 e 17.~~

~~Articolo 16~~

~~Revoca della delega~~

~~1. La delega di potere di cui di cui all'articolo 8, paragrafo 9, secondo comma, all'articolo 11, paragrafo 7, all'articolo 13, paragrafo 5, e all'articolo 13, paragrafo 6, quarto comma, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio.~~

~~2. L'istituzione che ha avviato una procedura interna per decidere l'eventuale revoca di una delega di potere si adopera per informarne l'altra istituzione e la Commissione entro un termine ragionevole prima di prendere la decisione definitiva, specificando i poteri delegati che potrebbero essere oggetto di revoca e gli eventuali motivi della revoca.~~

~~3. La decisione di revoca pone fine alla delega del potere ivi specificato. Gli effetti della decisione decorrono immediatamente o da una data successiva ivi specificata. La decisione di revoca non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore. Essa è pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.~~

~~Articolo 17~~

~~Obiezioni agli atti delegati~~

~~1. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono sollevare obiezioni ad un atto delegato entro due mesi dalla data di notifica.~~

~~Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.~~

~~2. Se, allo scadere del termine di cui al paragrafo 1, né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni all'atto delegato, esso è pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ed entra in vigore alla data indicata nell'atto medesimo.~~

~~L'atto delegato può essere pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ed entrare in vigore prima della scadenza di tale termine se il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione della loro intenzione di non sollevare obiezioni.~~

~~3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio sollevano obiezioni all'atto delegato entro il termine di cui al paragrafo 1, l'atto non entra in vigore. L'istituzione che solleva obiezioni all'atto delegato ne illustra le ragioni.~~

↓ nuovo

Articolo 17

Modifica del regolamento (CE) n. 715/2007

Nel regolamento (CE) n. 715/2007 è inserito il seguente articolo 11 *bis*:

"Articolo 11 bis

Conformità in servizio delle emissioni di CO₂ e consumo di carburante

1. Fatta salva l'adozione e l'entrata in vigore delle procedure di cui al paragrafo 2, le autorità di omologazione verificano, sulla base di campioni idonei e rappresentativi, che i veicoli messi in circolazione e da loro omologati siano conformi ai valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante menzionati nei certificati di conformità.
 2. La Commissione adotta atti di esecuzione in conformità dell'articolo 15 al fine di stabilire le procedure per verificare la conformità in servizio dei veicoli leggeri per quanto riguarda i valori certificati delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante."
-

↓ 443/2009 (adattato)

Articolo ~~18~~18

Abrogazione

~~La decisione n. 1753/2000/CE è abrogata con effetto dal 1° gennaio 2010.~~

~~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.~~

↓ nuovo

Il regolamento (CE) n. 443/2009 e il regolamento (UE) n. 510/2011 sono abrogati con effetto dal 1° gennaio 2020.

I riferimenti ai regolamenti abrogati si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza dell'allegato V.

↓ 443/2009 (adattato) ⇒ nuovo

Articolo ~~16~~19

Entrata in vigore

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

⇒ Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2020. ⇐

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

Fatto a Bruxelles,

*Per il Parlamento europeo
Il presidente*

*Per il Consiglio
Il presidente*

**SCHEMA FINANZIARIA LEGISLATIVA PER LE PROPOSTE DI ATTI
AVENTI UN'INCIDENZA DI BILANCIO LIMITATA ESCLUSIVAMENTE
ALLE ENTRATE**

1. TITOLO DELLA PROPOSTA:

Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (rifusione).

2. LINEE DI BILANCIO:

Capitolo e articolo: Capitolo di bilancio 71 — Multe e penalità, voce di bilancio 7 1 9 1 — Altre multe e penalità senza destinazione specifica

Importo iscritto in bilancio per l'esercizio in questione: p. m. (cfr. Sezione 5)

3. INCIDENZA FINANZIARIA

- Proposta senza incidenza finanziaria
- Proposta senza incidenza finanziaria sulle spese ma con incidenza finanziaria sulle entrate, il cui effetto è il seguente:

Mio EUR (al primo decimale)

Linea di bilancio	Stato delle entrate ⁵²
Capitolo di bilancio 71 — Multe e penalità, Voce di bilancio 7 1 9 1 — Altre multe e penalità senza destinazione specifica	p.m. (cfr. Sezione 5)

4. MISURE ANTIFRODE

Oltre ad applicare le disposizioni previste dal regolamento finanziario in materia di prevenzione delle frodi e delle irregolarità, i dati trasmessi saranno sottoposti a verifiche e controlli della qualità nell'ambito della procedura annuale di monitoraggio e comunicazione.

⁵² Per quanto riguarda le risorse proprie tradizionali (dazi agricoli, contributi zucchero, dazi doganali), gli importi indicati devono essere al netto del 20% delle spese di riscossione.

5. ALTRE OSSERVAZIONI

Conformemente all'articolo 8 della proposta, se 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. Tale procedura è conforme all'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 443/2009⁵³ e all'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 510/2011⁵⁴ attualmente in vigore e che sarà rifiuto e sostituito dalla nuova legislazione. I metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso sono stabiliti nella decisione della Commissione 2012/100⁵⁵ e nella decisione della Commissione 2012/99/UE⁵⁶.

Dal momento che saranno generate entrate solo se un costruttore supera il suo obiettivo di emissioni specifiche, non è possibile prevedere se vi saranno entrate né, eventualmente, determinarne l'importo.

⁵³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127>

⁵⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514>

⁵⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100>

⁵⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099>