COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 08.11.2001
COM(2001) 643 definitivo

COMUNICAZIONE DALLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO ED AL PARLAMENTO EUROPEO

Attuare la strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO2 delle autovetture
Seconda relazione annuale sull'efficacia della strategia(Anno 2000)

[SEC(2001) 1722]

COMUNICAZIONE DALLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO ED AL PARLAMENTO EUROPEO

Attuare la strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture
Seconda relazione annuale sull'efficacia della strategia(Anno 2000)

I. INTRODUZIONE

La strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture e migliorare il risparmio di carburante[1] è stata adottata dal Consiglio nel 1996[2]. Il suo obiettivo è quello di raggiungere un valore medio delle emissioni di CO_2 delle autovetture nuove di 120 g di CO_2/km entro il 2005 e comunque non oltre il 2010. La strategia è sottoposta a controllo fin dal 1995.

Essa è basata su tre elementi principali:

1. l'impegno assunto dall'industria automobilistica di migliorare il risparmio di carburante, per raggiungere un valore medio delle emissioni specifiche di CO_2 prodotte dalle autovetture nuove pari a 140 g/km entro il 2008/2009[3];

2. l'etichettatura relativa al risparmio di carburante delle autovetture[4], per garantire che siano fornite ai consumatori informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO2 delle autovetture nuove in vendita o in leasing nella Comunità, per permettere loro di effettuare una scelta consapevole;

3. la promozione dell'efficienza dei consumi delle autovetture, tramite opportune misure fiscali; a tale riguardo, il Consiglio Ambiente dell'ottobre 1999[5] ha ribadito la necessità di studiare la possibilità di istituire un quadro di riferimento per gli incentivi fiscali.

Questi tre elementi sono integrati da attività di ricerca.

---

1 COM (95) 689 def.

2 Conclusioni del Consiglio del 25.6.1996.

3 Le associazioni valuteranno inoltre nel 2003/2004 la possibilità di migliorare ulteriormente il risparmio di carburante per avvicinarsi ulteriormente all'obiettivo di 120 g di CO_2 al chilometro entro il 2012.

4 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 nuove.

5 Conclusioni del Consiglio del 6.10.1999.

Il Consiglio ha invitato la Commissione a riferire periodicamente sull'efficacia della strategia[6]. Per esercitare un controllo dettagliato e trasparente, la Commissione elabora ogni anno una, ottemperando così al tempo stesso alla richiesta del Consiglio[7]. Le informazioni sono trasmesse anche al Parlamento europeo.

La prima relazione[8], relativa al periodo 1995-1999, si è occupata soprattutto dei progressi realizzati a fronte degli impegni assunti dall'industria automobilistica. Questa seconda relazione affronta invece dettagliatamente anche altri aspetti della strategia, fra cui i requisiti stabiliti dalla direttiva 1999/94/CE e dalla decisione 1753/2000/CE[9] ed in particolare quelli relativi alla presentazione di relazioni, ai sensi dell'articolo 9 della decisione.

La Commissione ritiene che una relazione consolidata sia la miglior soluzione per permettere a tutte le parti interessate di seguire l'attuazione della strategia comunitaria[10].

II. PROGRESSI COMPIUTI RISPETTO AGLI IMPEGNI ASSUNTI DALL'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA

Impegni specifici sono stati assunti dalle case automobilistiche[11] europee (*European Automobile Manufacturers Association – ACEA*[12])[13], giapponesi (*Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA*[14]) e coreane (*Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA*[15]). La Commissione ha riconosciuto la validità di tali impegni specifici[16]. Tutti e tre gli impegni possono essere considerati equivalenti e presentano le seguenti caratteristiche principali:

1. <u>obiettivo relativo alle emissioni di CO_2</u>: tutti gli impegni contengono lo stesso obiettivo quantitativo in termini di emissioni di CO_2 per la media specifica del numero di autovetture nuove vendute nell'UE, cioè 140 g di CO_2/km (da raggiungere entro il 2009 da JAMA e da KAMA ed entro il 2008 da ACEA);

2. <u>metodo</u>: ACEA, JAMA e KAMA si impegnano a conseguire l'obiettivo CO_2, soprattutto tramite sviluppi tecnologici e correlati interventi correttivi sul mercato.

---

6 Conclusioni del Consiglio del 25.06.1996.

7 Conclusioni del Consiglio del 6.10.1998 e del 6.10.1999.

8 COM(2000)615 def. del 4.10.2000.

9 Decisione 1753/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di controllo della media delle emissioni specifiche di CO_2 prodotte dalle autovetture nuove.

10 Informazioni sulla strategia comunitaria possono essere ottenute anche consultando il sito Web: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

11 COM (99) 446 def.

12 Costruttori europei di auto facenti parte dell'ACEA: BMW AG, DaimlerChrysler AG, Fiat Auto S.p.A., Ford Europa Inc., General Motors Europa Ag, Dr. Ing. H.c.F. Porsche AG, PSA Peugeot Citroën, Renault SA, Volkswagen AG, AB Volvo.

13 COM (98) 495 def.

14 Costruttori giapponesi di auto facenti parte di JAMA: Daihatsu, Industrie Pesanti Fuji (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki, Toyota.

15 Costruttori coreani di auto facenti parte di KAMA: Daewoo Motor Co. Ltd. Hyundai Motor Company, Kia Motors Corporation.

16 Raccomandazioni 1999/125/CE; 2000/303/Ecand 2000/304/CE.

Sono inoltre indicate "gamme obiettivo stimate" per le emissioni medie di CO_2 delle automobili nuove da raggiungere nel 2003/2004[17].

ACEA e JAMA si sono inoltre impegnate a immettere sul mercato UE, entro l'anno 2000, modelli le cui emissioni sono inferiori o uguali a 120 g di CO_2/km; KAMA seguirà tale esempio il più presto possibile.

Gli impegni sono oggetto di controlli approfonditi, equi e trasparenti. La Commissione ed ogni singola associazione interessata elaborano a tal fine ogni anno delle "relazioni comuni". Tali relazioni sono concordate fra le diverse parti interessate ed allegate alla comunicazione della Commissione al Consiglio ed al Parlamento europeo (cfr. allegati). Le associazioni stesse hanno finora fornito tutti i dati necessari. Le fonti di dati delle associazioni sono considerate molto affidabili e sono state utilizzate perché il sistema di controllo ufficiale delle emissioni di CO_2 dell'UE non sarà operativo prima del 2001/2002. Non appena il sistema sarà disponibile, verranno impiegati dati ufficiali sulle emissioni[18].

I principali risultati ottenuti nel periodo di riferimento 2000 - 1999 sono indicati di seguito.

- Tutte le associazioni hanno ridotto le emissioni specifiche medie di CO_2 delle proprie automobili vendute sul mercato dell'UE nel 2000. ACEA e JAMA hanno conseguito nel 2000 la maggior riduzione finora registrata: ACEA ha ottenuto una riduzione del 2,9% e JAMA del 2,4%. KAMA ha ottenuto una riduzione dell'1,5 %. I miglioramenti di efficienza delle autovetture diesel sono notevolmente maggiori di quelli dei veicoli a benzina (cfr. tabella 1). Sia per JAMA che per KAMA le emissioni medie di CO_2 dei veicoli diesel rimangono considerevolmente superiori a quelle dei veicoli a benzina, in quanto i motori diesel sono in genere impiegati su veicoli più pesanti.

---

17 Per ACEA 165 - 170 g di CO_2/km nel 2003; Per JAMA 165 - 175 g di CO_2/km nel 2003; Per KAMA 165 - 170 g di CO_2/km nel 2004; Gli obiettivi intermedi sono da considerare indicativi e non possono in nessun caso essere ritenuti vincolanti.

18 L'articolo 8 della decisione 1753/2000/CE prevede che il sistema comunitario di controllo funga, a partire dal 2003, da base per la verifica degli impegni assunti volontariamente dall'industria automobilistica nei confronti della Commissione.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Variazione: 1995-2000 (%)
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	
Benzina	**188**	**186**	**183**	**182**	**180**	**177**	**-5.9%**
Diesel	**176**	**174**	**172**	**167**	**161**	**157**	**-10.8%**
Tutti i carburanti (1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**169**	**-8.6%**

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Variazione: 1995-2000 (%)
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	
Benzina	**191**	**187**	**184**	**184**	**181**	**177**	**-7.3%**
Diesel	**239**	**238**	**222**	**221**	**221**	**213**	**-10.9%**
Tutti i carburanti (1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**183**	**-6.6%**

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Variazione: 1995-2000 (%)
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	
Benzina	**195**	**197**	**201**	**198**	**189**	**185**	**-5.1%**
Diesel	**309**	**274**	**246**	**248**	**253**	**245**	**-20.7%**
Tutti i carburanti (1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**191**	**-3.0%**

EU-15 (2)	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Variazione: 1995-2000 (%)
	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	CO2 (g/km)	
Benzina	**189**	**186**	**184**	**182**	**180**	**178**	**-5.8%**
Diesel	**179**	**178**	**175**	**171**	**165**	**163**	**-8.9%**
Tutti i carburanti (1)	**186**	**184**	**182**	**180**	**176**	**172**	**-7.5%**

(1) Solo veicoli diesel ed a benzina, altri carburanti e veicoli non identificati nelle statistiche non influenzano presumibilmente le medie in modo significativo
(2) I nuovi autoveicoli immessi sul mercato UE da produttori che non hanno sottoscritto gli impegni in esame non influenzano presumibilmente la media UE in modo significativo.
(3) I dati non tengono conto dei cambiamenti che verranno introdotti nei cicli di prova nel corso del periodo 2000-2002 per i veicoli di categoria M1. Rifacendosi ad uno studio del TNO la Commissione ritiene che i cambiamenti dei cicli di prova abbasseranno la media dello 0,7%; ciò corrisponderebbe a 1,2 g di CO_2/km per la media EU-15 (tutti i carburanti) se tutti gli autoveicoli fossero testati seguendo la nuova procedura.

Tabella 1: Emissioni specifiche medie di CO_2 delle autovetture nuove per tipo di carburante, per ogni associazione e per l'Unione europea

- Nel 2000 l'ACEA ha già raggiunto il limite massimo della gamma che costituisce l'obiettivo intermedio per il 2003 (da 165 a 170 g di CO_2/km). A livello UE, ACEA ha ridotto nel 2000 le emissioni medie di CO_2 delle proprie autovetture nuove a 169 g di CO_2/km, rispetto ai 174 g di CO_2/km del 1999 ed ai 185 g di CO_2/km del 1995.Nel periodo 1995-2000 ACEA ha ridotto le emissioni medie di CO_2 dei propri veicoli nuovi dell'8,6%, con una riduzione tendenziale sempre maggiore. Dal 1995 i fabbricanti europei hanno in media ridotto le emissioni di CO_2 dell'1,7% all'anno[19].

- Le emissioni specifiche di CO_2 (g/km) di JAMA sono diminuite in media dell'1,3% ogni anno passando da 196 g di CO_2/km nel 1995 a 183 g di CO_2/km nel 2000, peri ad una riduzione complessiva del 6,6% rispetto ai valori del 1995. Per tutto il periodo 1995-2000, le emissioni specifiche medie hanno registrato una riduzione tendenziale in costante crescita.

[19] Si tratta di una media aritmetica semplice; tale tipo di media è utilizzato anche nel resto del presente testo.

- Nel periodo 1995-2000 le emissioni specifiche medie di CO_2 delle autovetture vendute da KAMA si sono ridotte solo moderatamente, passando da 197 a 191 g di CO_2/km; ovvero una riduzione del 3% circa[20] nel periodo considerato, pari ad una riduzione annua dello 0,6%.

Le tendenze registrate dalle emissioni specifiche medie di CO2 delle autovetture nuove, per ogni associazione e per Unione europea, sono indicate nella figura 1.

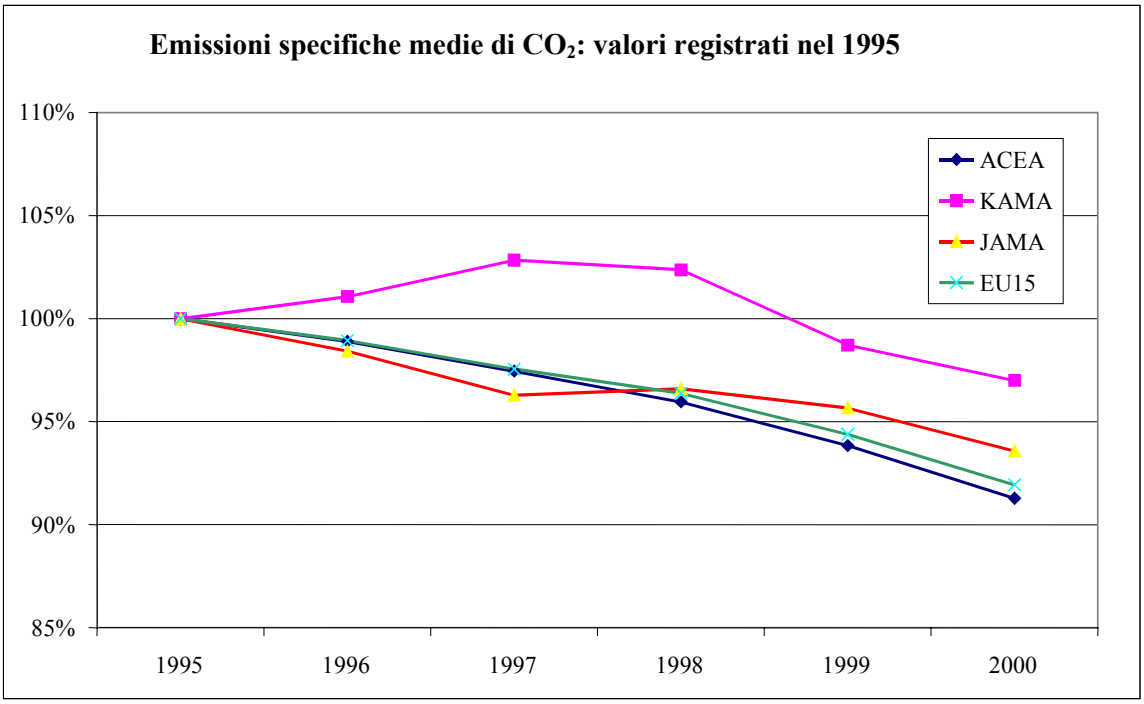

Figura 1: Emissioni specifiche medie di CO_2 delle autovetture nuove nel 1995, per ogni associazione ed per l'Unione europea

Nell'ipotesi che JAMA e KAMA mantengano il tasso medio annuo di riduzione entro la stessa gamma del periodo di riferimento, JAMA raggiungerà il tasso obiettivo intermedio mentre KAMA ne resterà molto al di sopra. La Commissione si augura che KAMA intensificherà notevolmente il proprio impegno, recuperando terreno nel corso dei prossimi anni.

Durante il 2000 anche le emissioni medie di CO_2 delle autovetture nuove sono diminuite in tutti gli Stati membri (cfr. figura 1) Va tuttavia segnalato che in alcuni Stati Membri le emissioni specifiche di CO_2 delle singole associazioni sono aumentate, come ad esempio in Portogallo (KAMA e JAMA), in Spagna (JAMA) ed in Francia e Germania (KAMA). Pur non pregiudicando in alcun modo il rispetto degli impegni, i dati dimostrano che le gli andamenti tendenziali delle diverse associazioni possono variare notevolmente da uno Stato Membro all'altro.

[20] La riduzione da 197 g di CO_2/km a 191 g di CO_2/km corrisponde in realtà al 3,2%; il valore è stato arrotondato per difetto.

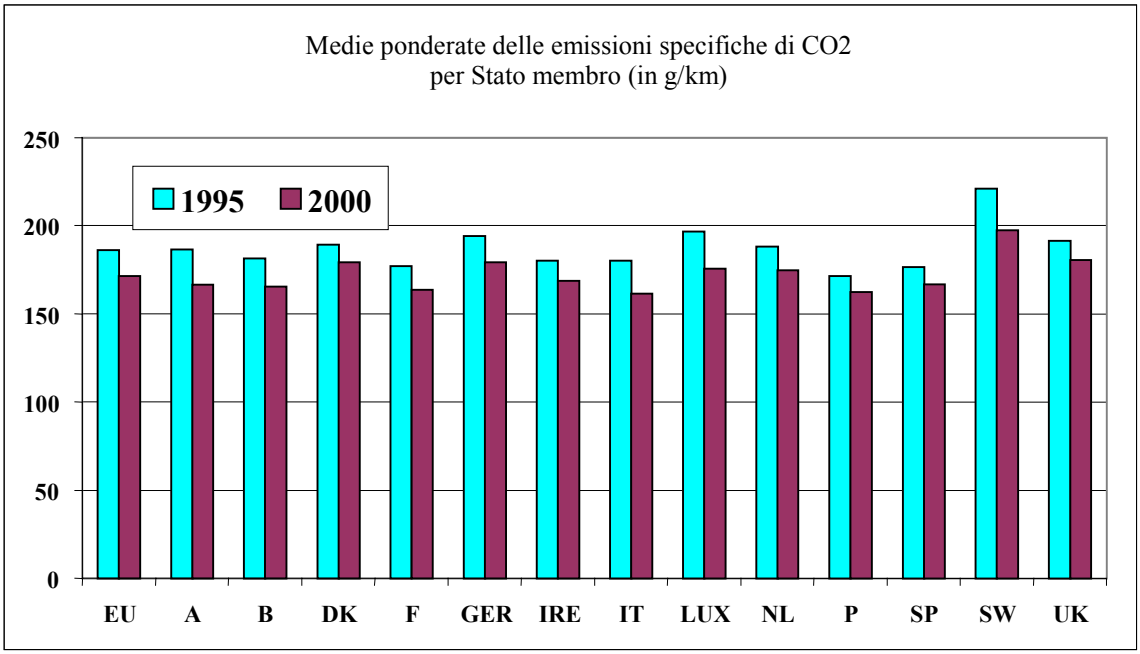

Figura 2: Emissioni specifiche medie di CO_2 delle autovetture nuove nell'UE e negli Stati membri nel 1995 e nel 2000 (medie ponderate basate sui dati per veicoli a diesel e a benzina trasmessi dalle tre associazioni)[21]

Per raggiungere l'obiettivo finale di 140 g di CO_2/km è necessario uno sforzo supplementare ed un aumento del tasso annuo di riduzione (in media il tasso annuo di riduzione deve risultare del 2% circa durante l'intero periodo di controllo; nel periodo 1995-2000, ACEA ha in media raggiunto l'1,5% annuo, JAMA l'1,15%, e KAMA lo 0,4%). Gli impegni prevedono tuttavia, che le associazioni raggiungano tassi riduzione di CO_2 sempre più elevati col passare del tempo.

Tutte le associazioni hanno dichiarato, nei loro rispettivi impegni, di poter raggiungere l'obiettivo finale grazie soprattutto a sviluppi tecnologici e modifiche di mercato legate a tali sviluppi. Gli sviluppi tecnologici hanno finora in gran parte contribuito a realizzare le riduzioni desiderate (soprattutto l'introduzione dei motori diesel ad iniezione diretta ad alta velocità (*High Speed Direct Injection* Diesel - HSDI) e, in minore misura, anche l'introduzione di motori a benzina ad iniezione diretta (*Gasoline Direct Injection* - GDI), le trasmissioni automatiche a variazione continua e le cosiddette "mini-car"), come anche altre misure e novità[22].

Inoltre, ACEA e, in misura minore, JAMA hanno introdotto autovetture che emettono meno di 120 g di CO_2/km. Ciò ha permesso alle due associazioni di soddisfare uno dei maggiori requisiti degli impegni assunti. KAMA non ha ancora immesso simili modelli sul mercato, ma si è impegnata a farlo entro il più breve tempo possibile. I consumatori possono comunque già scegliere fra oltre 22 diversi modelli.

---

21 La colonna EU non comprende i dati relativi a Grecia e Finlandia in quanto i dati disponibili sono insufficienti.

22 Le tre "relazioni comuni" non esaminano in dettaglio le misure adottate, che saranno invece analizzate in applicazione della decisione 1753/2000/CE. La decisione prevede che la Commissione presenti una relazione al Consiglio ed al Parlamento europeo nel 2003-2004 e quindi nel 2008-2009 sulle riduzioni ottenute con misure tecniche e di altra natura.

Tutte le associazioni hanno aumentato nel periodo di riferimento la quota diesel del loro parco veicoli (cfr. Tabella 2).

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Variazione: 1995-2000 (%) (2)
Quota benzina	73.4%	72.9%	73.1%	70.3%	65.8%	60.9%	-12.5%
Quota diesel	24.0%	24.3%	24.3%	27.0%	31.0%	35.8%	11.8%
Numero totale di autoveicoli	10,241,651	10,811,011	11,226,009	11,935,533	12,518,260	12,217,744	19.3%

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Variazione: 1995-2000 (%) (2)
Quota benzina	82.1%	82.1%	83.2%	81.6%	80.4%	80.8%	-1.3%
Quota diesel	9.5%	10.4%	11.2%	13.1%	14.9%	16.5%	6.9%
Numero totale di autoveicoli	1,233,975	1,342,144	1,510,818	1,666,816	1,716,048	1,667,987	35.2%

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Variazione: 1995-2000 (%) (2)
Quota benzina	87.9%	87.6%	89.2%	85.9%	81.9%	80.9%	-7.0%
Quota diesel	1.6%	1.8%	2.3%	6.1%	7.4%	8.3%	6.7%
Numero totale di autoveicoli	169,060	236,454	275,453	373,230	463,724	491,244	190.6%

EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Variazione: 1995-2000 (%) (2)
Quota benzina	74.5%	74.2%	74.6%	72.1%	68.0%	63.9%	-10.6%
Quota diesel	22.2%	22.4%	22.3%	24.7%	28.4%	32.6%	10.5%
Numero totale di autoveicoli (3)	11,644,686	12,389,609	13,012,280	13,975,579	14,698,032	14,376,975	23.5%

(1) I nuovi autoveicoli immessi sul mercato UE da produttori che non hanno sottoscritto gli impegni in esame non influenzano presumibilmente la media UE in modo significativo.
(2) La variazione nel periodo 1995-2000 del numero di autovetture diesel ed a benzina corrisponde alla variazione nella quota assoluta per diverso tipo di carburante rispetto al numero totale di immatricolazioni. La variazione del numero totale di autovetture corrisponde all'aumento o alla diminuzione del numero totale di immatricolazioni. Essa corrisponde inoltre all'aumento nel numero di immatricolazioni nell'UE-15 nel periodo considerato.
(3) I totali comprendono i veicoli non identificati nelle statistiche ed i veicoli che impiegano 'altri carburanti'.

Tabella 2: Tendenze nella composizione del parco autoveicoli di ogni associazione e dell'UE

L'aumento nel breve periodo della quota di veicoli diesel era stato previsto. Tuttavia, tale tendenza continuerà presumibilmente ancora per qualche tempo in seguito all'introduzione della tecnologia diesel ad iniezione diretta. La possibile tendenza al rialzo del numero di nuovi veicoli diesel immatricolati potrebbe sollevare qualche preoccupazione per quanto riguarda le emissioni di particolato (diesel)[23].

Per quanto riguarda le ipotesi su cui si basano gli impegni, le associazioni hanno attirato l'attenzione su questioni relative al regime fiscale e ad altre misure di regolamentazione.

- Per quanto riguarda il regime fiscale, una delle associazioni si è dichiarata preoccupata dalle disposizioni fiscali adottate in un certo numero di paesi (ad esempio Paesi Bassi, Svezia, Regno Unito) che, a suo parere, penalizzerebbero le autovetture diesel.

[23] Nel dicembre 2000 il Consiglio ha invitato la Commissione a rinnovare il proprio impegno per ridurre significativamente le emissioni di microparticelle ed in particolare per sviluppare nuovi metodi di misurazione per autovetture, veicoli commerciali leggeri e veicoli pesanti, tenendo conto dei risultati di recenti studi sugli effetti sulla salute delle emissioni di microparticelle (Conclusioni del Consiglio del 19.12.2000).

- Le associazioni sottolineano l'importanza della disponibilità di carburanti adeguati. È infatti nota la grande importanza che l'industria automobilistica attribuisce alla disponibilità di carburanti a basso tenore di zolfo[24]. La Commissione ha presentato una proposta di modifica della direttiva 98/70/CE per ridurre il contenuto di zolfo nei carburanti[25].

- L'industria automobilistica continua a sostenere che la direttiva sui veicoli fuori uso[26] avrebbe implicazioni negative sull'efficienza del carburante per autovetture, potendo a suo parere limitare il ricorso a determinati materiali leggeri ed a specifiche tecnologie. La Commissione non ritiene che la direttiva avrà invece alcuna ripercussione negativa di rilievo né sull'impegno in materia di CO_2 né sulla situazione economica del settore.

- KAMA fa nuovamente rilevare che il processo di ristrutturazione in corso, i relativi tagli di bilancio e la riduzione di personale tecnico e scientifico hanno ripercussioni negative sulle sue capacità di sviluppare le necessarie nuove tecnologie efficienti in materia di CO2 e di immettere nuovi modelli sul mercato UE. KAMA si è detta in particolare molto preoccupata dei gravi ritardi nel processo di ristrutturazione di alcune delle società che figurano fra i suoi soci e del possibile impatto di tali ritardi sulla riduzione complessiva delle emissioni di CO_2. Le prospettive economiche dell'industria automobilistica coreana appaiono ora più promettenti, vista la rapida ripresa economica del paese che dovrebbe rendere più agevole la ristrutturazione del sistema e il recupero di competitività. KAMA ha infine sottolineato che si tratta della prima relazione concernente un periodo di riferimento completo dalla data dell'assunzione dei propri impegni e che pertanto i risultati significativi arriveranno in un secondo tempo anche perché, dal punto di vista tecnologico, essa deve ancora recuperare terreno rispetto ad ACEA e JAMA.

III. ATTUAZIONE DELLA DECISIONE 1753/2000/CE

La decisione, detta "di controllo", è entrata in vigore il 30 agosto 2000. I dati raccolti ai sensi della decisione saranno utilizzati dai servizi della Commissione per verificare l'ottemperanza agli impegni di riduzione delle emissioni di CO_2 degli autoveicoli, assunti volontariamente dall'industria automobilistica nei confronti della Commissione.

---

24 Le associazioni si sono impegnate sulla base dei requisiti di qualità del carburante stabiliti nella direttiva 98/70/CEE, pur prevedendo che in futuro si sarebbero resi disponibili sul mercato carburanti di qualità migliore. Le associazioni prevedono che nel 2000 saranno disponibili nell'intero mercato dell'Unione benzine (ad esempio Super-Plus, numero di ottano 98) e *diesel plus* con un tenore di zolfo non superiore a 30 ppm, in quantità sufficiente e con una buona distribuzione geografica; entro il 2005 esse prevedono inoltre la piena disponibilità sul mercato dell'Unione, di carburanti che soddisfino i seguenti requisiti: benzina con un tenore di zolfo non superiore a 30 ppm ed un tenore di composti aromatici non superiore a 30%, nonché combustibile diesel con un tenore di zolfo non superiore a 30 ppm e un numero di cetano non inferiore a 58.

25 Cfr. COM(2001) 241 def. dell'11.5.2001. Per quanto riguarda le ripercussioni della proposta sugli impegni dei costruttori automobilistici, la Commissione ha indicato che: *"...Il meccanismo comune di controllo terrà pertanto conto dell'impatto di tali carburanti sul raggiungimento del valore obiettivo di 140 g /km di CO_2. La messa in commercio di carburanti a tenore zero di zolfo che deriverà dalla presente direttiva consentirà inoltre alla Commissione di sondare, al momento della revisione degli impegni ambientali assunti dall'industria (2003), la disponibilità dei costruttori automobilistici ad un ulteriore impegno per garantire il raggiungimento dell'obiettivo comunitario di 120 g/km, quale emissione media di CO_2 da parte del nuovo parco veicoli..."*.

26 Direttiva 2000/53/CE.

L'articolo 5 della decisione prevede che gli Stati Membri designino l'autorità competente per la raccolta e la comunicazione delle informazioni nell'ambito del controllo. L'articolo 6 della decisione stabilisce che gli Stati Membri trasmettano alla Commissione una relazione sulle modalità con le quali intendono dare applicazione alle disposizioni della stessa. Le due operazioni devono essere effettuate entro il 2 marzo 2001. Ai sensi dell'articolo 4 della decisione gli Stati Membri devono inoltre trasmettere i dati relativi alle emissioni specifiche di CO2 per le autovetture di nuova immatricolazione entro il 1° luglio 2001.

A tutto settembre 2001 otto Stati Membri hanno ottemperato al disposto dell'articolo 5 e (in parte) dell'articolo 6; sette Stati Membri hanno ottemperato al disposto dell'articolo 4. I seguenti Stati Membri non hanno trasmesso alcuna informazione: Austria, Belgio, Grecia, Irlanda, Lussemburgo, Portogallo, Spagna e Svezia. La Commissione intende avviare ufficialmente le relative procedure di infrazione nell'ottobre 2001. Data la mancanza di informazioni e tenuto conto del fatto che alcuni Stati Membri hanno fornito solo dati successivi all'agosto 2000 e non quelli relativi a tutto l'anno di calendario, le informazioni ricevute non hanno potuto essere utilizzate per elaborare la relazione di controllo relativa all'anno 2000.La Commissione ha avviato uno studio volto a migliorare i meccanismi di trasmissione dei dati ed a valutare eventuali problemi di incongruenza dei dati stessi.

IV. ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 1999/94/CE

La direttiva, detta " di etichettatura", è stata adottata il 13 dicembre 1999 ed avrebbe dovuto essere recepita dagli Stati Membri entro il 18 gennaio 2001. A tutto settembre 2001, sette Stati Membri hanno notificato alla Commissione l'avvenuto recepimento della direttiva nella legislazione nazionale. I seguenti Stati Membri non hanno ancora recepito la direttiva: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Italia, Portogallo, Spagna e Regno Unito. La Commissione ha già inviato alla maggior parte di essi un "parere motivato".

Nell'agosto 2001 la Commissione ha pubblicato la decisione relativa al formato della relazione di cui all'articolo 9. Il formato è stato stabilito di comune accordo con gli Stati Membri e con il comitato istituito ai sensi dell'articolo 10 della direttiva[27].

I servizi della Commissione hanno dovuto abbandonare il progetto di creare un sito Internet sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO2 delle autovetture commercializzate nell'UE. Solo i costruttori automobilistici possono infatti fornire dati affidabili e coerenti per un simile sito, ma molti di essi preferiscono cooperare a livello nazionale e non vedono alcun vantaggio specifico nella creazione di un sito Internet a livello comunitario. La Commissione ha pertanto deciso di sostenere la creazione dei siti in diversi Stati Membri nell'ambito del progetto CLASE[28]. Alcuni Stati Membri già dispongono di siti in materia. Dal sito Internet della Commissione sull'attuazione delle strategie in materia di CO2 e di autovetture[29] partono collegamenti verso i siti esistenti.

---

27 Decisione della Commissione C2001/1883 del 10.8.2001

28 Il progetto CLASE (*Car Labelling Saves Energy*) è parte del progetto "*Ecodriving, Labelling, Benchmarking*" avvivato dalla DG Trasporti ed Energia. Il suo obiettivo è quello di creare banche dati informative, realizzare campagne promozionali e valutare l'impatto delle misure in materia di etichettatura.

29 http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

Conformemente a quanto previsto dall'articolo 9 della direttiva, nel luglio 2001 la Commissione ha avviato uno studio intitolato "Formulazione di raccomandazioni per permettere l'applicazione delle disposizioni relative alla documentazione promozionale ad altri tipi di media e materiali". In base ai risultati dello studio la Commissione intende presentare una proposta al comitato di cui all'articolo 10 della direttiva.

V. ATTIVITÀ IN CAMPO FISCALE

La Commissione ha iniziato ad occuparsi del regime fiscale delle autovetture nuove, ed in particolare delle tasse di immatricolazione e di circolazione. Essa ha a tal fine costituito un "Gruppo di esperti sulle misure fiscali quadro". Il gruppo di esperti ha il compito di assistere la Commissione nei suoi lavori in materia di interventi fiscali volti a ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture, di concerto con gli altri soggetti interessati (rappresentanti della Commissione, Stati membri, industria e ONG). La Commissione, in stretta cooperazione con gli Stati Membri, sta attualmente effettuando i necessari studi preliminari. I risultati parziali per ora disponibili sembrano indicare che una ulteriore e significativa riduzione delle emissioni di CO_2 potrebbe essere ottenuta applicando agli autoveicoli un regime fiscale differenziato che favorisca l'acquisto e l'impiego di autovetture efficienti dal punto di vista energetico. I risultati finali dello studio saranno inseriti nella comunicazione della Commissione sul regime fiscale dei veicoli, prevista per il febbraio 2002.

Va notato che alcuni Stati Membri (ad esempio Austria e Regno Unito) hanno modificato la propria fiscalità dei veicoli fra il 1995 ed il 2000 per tenere conto di alcuni aspetti specificamente legati all'efficienza nei consumi di carburante, mentre altri concedono speciali incentivi fiscali ai veicoli particolarmente efficienti o a quelli elettrici/ibridi (ad esempio Danimarca, Germania, Paesi Bassi, Svezia, Irlanda e Lussemburgo). Le ripercussioni delle modifiche dei regimi fiscali nazionali cui sono soggette le autovetture sarà esaminata nella "Grande relazione 2003"[30].

VI. ALTRE MISURE CORRELATE

a) Per quanto riguarda i valori di emissione di CO_2 dei carburanti alternativi (diversi da GPL e GN, che sono già inclusi nel sistema di omologazione), la Commissione prevede di proporre una modifica della direttiva 80/12/CEE per farvi rientrare i veicoli ad etanolo. A livello UN-ECE verrà inoltre creato un gruppo *ad hoc*, incaricato di valutare le questioni regolamentari legate ai veicoli ibridi.

b) I servizi della Commissione stanno preparando una proposta per l'estensione del campo di applicazione della direttiva 80/1268/CEE ai veicoli commerciali leggeri (categoria N1)[31] che dovrebbe essere adottata dalla Commissione nel settembre 2001. Nell'agosto 2001 la Commissione ha pubblicato un bando di gara per uno studio dal titolo "Elaborazione di misure volte a ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli di categoria N1" per valutare la possibilità di ridurre le emissioni prodotte da tali veicoli.

---

30 2004 per KAMA.

31 Cfr. COM(2001) … .

VII. CONCLUSIONI

L'attuazione della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture e migliorare il risparmio di carburante ha in generale compiuto buoni progressi. Gli impegni dell'industria automobilistica sono in fase di realizzazione. Le "relazioni comuni" allegate mostrano che ACEA e JAMA hanno compiuto progressi significativi. Di fatto ACEA ha già raggiunto il limite massimo della gamma che costituisce l'obiettivo intermedio per il 2003. KAMA deve invece ancora aumentare notevolmente il proprio impegno. Essa ha d'altra parte dichiarato di essere pronta ad intensificare gli sforzi e di essere convinta di poter onorare i propri impegni.

Per raggiungere l'obiettivo finale di 140 g di CO_2/km, le tre associazioni devono aumentare il proprio impegno o almeno mantenerlo ai livelli attuali. Sulla base delle relazioni allegate la Commissione non ha motivi di ritenere che le associazioni non saranno in grado di rispettare l'impegno assunto, benché KAMA debba essere tenuta sotto stretta sorveglianza.

Per poter raggiungere l'obiettivo della strategia comunitaria di 120 g di CO_2/km, la Comunità deve proseguire i propri lavori sulle possibili misure fiscali. Nella comunicazione della Commissione sul regime fiscale applicabile ai veicoli, prevista per il febbraio 2002, verranno fra l'altro presentate alcune possibili alternative di tassazione dei veicoli legate all'efficienza nei consumi di carburante.

Diversi Stati membri sono in ritardo nel recepire la direttiva 1999/94/CE e la decisione 1753/2000/CE. È assolutamente necessario che gli Stati Membri recepiscano i due atti in questione entro il più breve tempo possibile per evitare ripercussioni sull'attuazione e sul relativo controllo della strategia.

ALLEGATO (SEC(2001) 1722)

1) Controllo dell'impegno dell'ACEA sulla riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture (2000), relazione comune dell'Associazione europea dei costruttori di automobili e dei servizi della Commissione, versione definitiva del 13.7.2001

2) Controllo dell'impegno della JAMA sulla riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture (2000), relazione comune dell'Associazione giapponese dei costruttori di automobili e dei servizi della Commissione, versione definitiva del 13.7.2001

3) Controllo dell'impegno della KAMA sulla riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture (2000), relazione comune dell'Associazione coreana dei costruttori di automobili e dei servizi della Commissione, versione definitiva del 13.7.2001

Gli allegati sono disponibili solo in lingua inglese.