COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 19.12.2007
COM(2007) 856 definitivo

2007/0297 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivazione e obiettivi della proposta

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

La Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, approvata a nome della Comunità europea con la decisione 94/69/CE del Consiglio, del 15 dicembre 1993, concernente la conclusione della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici[1], impone a tutte le parti l'obbligo di elaborare e attuare programmi nazionali e, se opportuno, regionali contenenti misure volte ad attenuare i cambiamenti climatici. In questo contesto, nel gennaio 2007 la Commissione ha proposto che l'UE persegua, nell'ambito di negoziati internazionali, un obiettivo di riduzione delle emissioni dei gas serra pari al 30% rispetto ai valori del 1990, che i paesi industrializzati dovranno conseguire entro il 2020, e che si assuma l'impegno risoluto e unilaterale di abbattere le emissioni dei gas serra di almeno il 20% entro il 2020 (rispetto ai valori del 1990)[2]. Il Consiglio e il Parlamento europeo hanno confermato tale obiettivo.

L'assunzione di tali impegni comporta che tutti gli Stati membri sono tenuti a ridurre sensibilmente le emissioni delle autovetture. Le automobili sono un elemento importante della vita quotidiana di molti cittadini europei e l'industria automobilistica è una notevole fonte di occupazione e di crescita in molte regioni dell'UE. L'uso dell'automobile presenta però anche un forte impatto a livello di cambiamenti climatici: le autovetture producono infatti circa il 12% delle emissioni complessive di biossido di carbonio (CO_2) dell'UE, il principale gas serra. Gli sviluppi della tecnologia automobilistica hanno consentito, in particolare, di aumentare il risparmio di carburante del 12,4% tra il 1995 e il 2004; tali progressi sono stati tuttavia annullati soprattutto dall'incremento della domanda di trasporto e dalla maggiore dimensione dei veicoli. Se da un lato l'UE nel suo complesso ha abbattuto le emissioni di gas serra di circa il 5% nel periodo 1990-2004, con emissioni in diminuzione nei settori diversi dai trasporti, le emissioni di CO_2 del trasporto su strada sono invece aumentate del 26%. A fronte dei notevoli sviluppi della tecnologia automobilistica, in particolare per quanto riguarda il risparmio del carburante che significa anche minori emissioni di CO_2, è però aumentata la domanda di trasporto e la dimensione dei veicoli, mentre sono ancora scarsi i risultati ottenuti nel realizzare l'obiettivo comunitario di 120 g CO_2/km fissato per le emissioni medie del nuovo parco auto.

La proposta mira a garantire il corretto funzionamento del mercato interno delle autovetture stabilendo regole armonizzate per limitare le emissioni medie prodotte nella Comunità dal parco auto nuovo a 130 g CO_2/km entro il 2012. In assenza di armonizzazione, gli Stati membri potrebbero adottare misure unilaterali per migliorare l'efficienza energetica delle automobili e ridurre le emissioni di CO_2, con il grave rischio di mettere a repentaglio il mercato interno. La proposta rientra in un approccio integrato; in tal senso sarà completata da provvedimenti in grado di ridurre le emissioni di altri 10 g CO_2/km per arrivare all'obiettivo comunitario di 120 g CO_2/km come

---

1 GU L 33 del 7.2.1994, pag. 11.

2 COM(2007) 2.

stabilito nella Comunicazione COM(2007) 19.

La definizione di obiettivi a livello comunitario per la nuove autovetture è indispensabile per evitare la frammentazione del mercato interno indotta dall'adozione di misure diverse da parte dei singoli Stati membri. Gli obiettivi comunitari offrono ai costruttori maggiori certezze a livello di pianificazione e maggiore flessibilità per ottenere le necessarie riduzioni delle emissioni di CO_2 rispetto a strategie specifiche finalizzate a conseguire obiettivi nazionali di riduzione. Nello stabilire i livelli di emissione occorre tenere conto delle loro implicazioni per i mercati e la competitività dei costruttori, la promozione dell'innovazione e la riduzione del consumo energetico. Occorre inoltre garantire ai costruttori automobilistici la sicurezza della pianificazione a livello europeo.

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

- **Contesto generale**

La Commissione ha adottato la prima strategia comunitaria per la riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture nel 1995. I principi su cui si basava erano tre: impegni volontari dell'industria automobilistica ad abbattere le emissioni, migliore informazione dei consumatori e promozione di automobili a maggiore risparmio di carburante attraverso misure fiscali. Nel 1998 l'Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA) si era impegnata a ridurre le emissioni medie delle automobili nuove a 140 g CO_2/km entro il 2008; nel 1999 l'associazione coreana dei costruttori automobilistici (KAMA) e quella giapponese (JAMA) avevano assunto un impegno analogo per le auto nuove, puntando a conseguire l'obiettivo dei 140 g CO_2/km entro il 2009.

Il 7 febbraio 2007 la Commissione ha adottato due comunicazioni parallele: una comunicazione sui risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e una comunicazione su un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo - CARS 21 ("le comunicazioni"). Questi due testi mettevano in evidenza i progressi ottenuti per realizzare l'obiettivo dei 140 g CO_2/km entro il 2008/2009, ma sottolineavano che, in assenza di altri provvedimenti, non sarebbe stato possibile conseguire l'obiettivo fissato per il 2012 per le emissioni medie delle auto nuove (120 g CO_2/km). Le comunicazioni proponevano pertanto l'adozione di un approccio integrato per realizzare l'obiettivo comunitario, anticipando che la Commissione intendeva proporre un quadro legislativo a tal fine incentrato su due elementi: la riduzione obbligatoria delle emissioni di CO_2 ottenuta migliorando la tecnologia dei motori al fine di raggiungere l'obiettivo medio di 130 g CO_2/km per il parco auto nuovo e la riduzione di altri 10 g CO_2/km, o un valore equivalente se necessario sotto il profilo tecnico, con ulteriori migliorie tecnologiche e un uso accentuato dei biocarburanti.

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

obiettivi di Kyoto dell'UE.

Nel maggio del 2007 il Consiglio "Competitività" ha sostenuto "un approccio integrato, quale proposto dalla Commissione, per la riduzione delle emissioni di CO_2 dei veicoli a motore", insistendo sul fatto che "tutti gli attori devono contribuire alla riduzione delle emissioni nocive per il clima" e sottolineando "l'opportunità di un quadro normativo che sia efficiente in termini di costi, assicuri una mobilità alla portata di tutti e contribuisca a mantenere la competitività globale dell'industria automobilistica". Nel giugno del 2007 il Consiglio "Ambiente" ha sollecitato "la Commissione europea a presentare quanto prima, ed entro il 2007, un quadro legislativo per la riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture (…)".

Entrambe le formazioni del Consiglio, unitamente al Consiglio "Trasporti" del giugno 2007, hanno invitato la Commissione a "configurare il quadro previsto per raggiungere l'obiettivo di emissioni medie di CO_2 del nuovo parco automobilistico venduto nell'EU in base a una dettagliata valutazione di impatto, nel modo più neutro possibile dal punto di vista della concorrenza, oltre che socialmente equo e sostenibile. Il quadro dovrebbe essere strutturato in modo da assicurare che tutti i fabbricanti intensifichino gli sforzi per rendere tutta la loro produzione di veicoli più ecologica in modo efficiente in termini di costi."

Nella risoluzione adottata il 24 ottobre 2007, il Parlamento europeo ha accolto favorevolmente il piano della Commissione sulla legislazione e ha proposto, a sua volta, che gli obiettivi di emissione vincolanti siano applicati sin dal 2011 per far sì che, solo ricorrendo all'evoluzione della tecnologia automobilistica, il nuovo parco auto possa mediamente raggiungere i 125 g CO_2/km entro il 2015. Il Parlamento ha raccomandato di definire gli obiettivi di riduzione in termini di impronta (corrispondente alla larghezza della carreggiata dell'auto moltiplicata per il passo). Ha inoltre insistito sulla seconda fase finalizzata al conseguimento dell'obiettivo a lungo termine: il nuovo parco automobilistico dovrebbe in media emettere 95 g CO_2/km entro il 2020 e auspicabilmente 70 g CO_2/km entro il 2025, previa conferma o riesame di tali valori da parte della Commissione entro il 2016.

Il comportamento dei consumatori incide sulle emissioni complessive delle autovetture; è dunque opportuno informare i consumatori sulla conformità delle autovetture nuove agli obiettivi di emissione. La Commissione adotterà una proposta di modifica della direttiva 1999/94/CE sulle informazioni sul risparmio di carburante fornire ai consumatori. La tassazione delle autovetture è un altro strumento efficace per condizionare le decisioni di acquisto dei consumatori. Una tassazione differenziata per agevolare l'introduzione nel mercato di autovetture a basso consumo di carburante e a basse emissioni di CO_2 potrebbe facilitare il conseguimento dell'obiettivo comunitario. La Commissione ha presentato una proposta di direttiva del Consiglio in materia di tasse relative alle autovetture (COM(2005)261) che prevede tale possibilità imponendo una differenziazione delle tasse in base alle emissioni di CO_2 di ciascuna autovettura, in modo che il gettito della tassazione passi dal 25% al 50%.

Il riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti (COM(2006)314) ha riconfermato gli obiettivi di protezione dell'ambiente e di garanzia della sicurezza energetica, considerando la questione delle emissioni di CO_2 come un elemento centrale.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

Raccomandazione 1999/125/CE della Commissione sulla riduzione delle emissioni di CO_2 prodotte dalle autovetture: http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/it.pdf

Raccomandazione 2000/303/CE della Commissione sulla riduzione delle emissioni di CO_2 prodotte dalle autovetture (KAMA):
http://ec.europa.eu/environment/co2/00303/it.pdf.

Raccomandazione 2000/304/CE della Commissione sulla riduzione delle emissioni di CO_2 prodotte dalle autovetture (JAMA):
http://ec.europa.eu/environment/co2/00304/it.pdf.

Decisione n. 1753/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di controllo della media delle emissioni specifiche di CO_2 prodotte dalle autovetture nuove: http://ec.europa.eu/environment/co2/001753/001753_it.pdf.

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

La proposta è conforme ai tre pilastri della strategia di Lisbona, posto che delle disposizioni più rigorose in materia di emissioni di CO_2 e risparmio di carburante dovrebbero incentivare lo sviluppo e l'applicazione di nuove tecnologie ambientali; queste a loro volta potrebbero favorire le esportazioni di tecnologie e veicoli ad alto valore aggiunto verso i mercati emergenti, dove il petrolio scarseggia, promuovendo così un'occupazione altamente qualificata in Europa.

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

2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

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

Con le precedenti comunicazioni la Commissione ha avviato, nel 2005-2006, un primo giro di consultazioni pubbliche via internet; è stato inoltre istituito un gruppo di lavoro apposito nell'ambito del Programma europeo per il cambiamento climatico. Il gruppo CARS 21, inoltre, costituito dalle parti interessate, ha riesaminato il ruolo della politica ambientale e delle emissioni di CO_2 al fine di elaborare una politica quadro integrata e trasversale per il settore automobilistico.

Partendo da queste attività sono state avviate altre consultazioni (elencate di seguito) ed è stato realizzato uno studio esterno finalizzato ad esaminare le possibili soluzioni normative per ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri:

- tra il 5 maggio e il 15 luglio 2007 è stata organizzata una consultazione pubblica via internet che doveva raccogliere i pareri di tutti gli interessati e del pubblico su come attuare la nuova strategia sul CO_2 e le automobili;

- oltre alla consultazione via internet la Commissione ha organizzato un'audizione pubblica l'11 luglio 2007, nel corso della quale le parti direttamente

interessate dalla legislazione (industria automobilistica, fornitori, ONG ambientaliste, parti sociali e consumatori) hanno avuto la possibilità di esprimere le proprie posizioni.

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

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

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

- **Raccolta e utilizzazione dei pareri degli esperti**

Settori scientifici/di competenza interessati

1) Esperti dell'industria automobilistica, compresi i costruttori, e 2) esperti nel campo della modellazione provenienti da società di consulenza esterne (per ulteriori informazioni sui documenti di riferimento e considerazioni sui modelli, cfr. allegato I della valutazione d'impatto che correda la proposta).

Metodologia utilizzata

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

Principali organizzazioni ed esperti consultati

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

Sintesi dei pareri pervenuti e utilizzati

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

Metodi utilizzati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

Lo studio svolto come base per la valutazione d'impatto e tutte le attività precedenti ad esso connesse saranno consultabili ai seguenti siti web: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

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

- **Valutazione dell'impatto**

La valutazione d'impatto ha esaminato tre opzioni principali.

La prima consiste nel fissare, per il 2012, lo stesso limite di emissione di CO_2 per ciascun costruttore relativamente alla media del parco auto nuovo, cioè un obiettivo medio di 130 g CO_2/km.

La seconda opzione consiste nel definire una curva lineare in grado di fornire il valore

di emissione del CO_2 che una determinata automobile deve raggiungere in funzione della sua "utilità" (massa o impronta), affinché nel 2012 le nuove autovetture possano mediamente raggiungere l'obiettivo di 130 g CO_2/km.

La terza e ultima opzione è quella di chiedere ai costruttori di garantire una riduzione predeterminata (in percentuale) rispetto al 2006 corrispondente alla riduzione necessaria per raggiungere l'obiettivo di 130 g CO_2/km nel 2012.

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

Le tre opzioni sono esaminate in maniera esauriente nella valutazione d'impatto che correda la proposta, che sarà disponibile ai seguenti indirizzi:
http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm e
http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm.

3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- **Sintesi delle misure proposte**

La proposta è finalizzata a garantire l'adeguato funzionamento del mercato interno delle autovetture nuove garantendo che le emissioni specifiche medie delle automobili nuove nella Comunità non superino i 130 g CO_2/km a partire dal 2012 in poi.

La proposta è caratterizzata dai seguenti elementi centrali:

- si applica ai veicoli M1 (autovetture);

- fissa obiettivi per le emissioni specifiche di CO_2 prodotte dalle autovetture nuove nella Comunità in funzione della loro massa;

- stabilisce obiettivi vincolanti per le emissioni specifiche di CO_2 delle autovetture a partire dal 2012. Tali obiettivi riguarderanno le emissioni specifiche medie di CO_2, espresse in g/km, delle automobili nuove di ogni costruttore immatricolate nell'UE ogni anno; i costruttori possono costituire un raggruppamento per realizzare gli obiettivi fissati; in tal caso il raggruppamento sarà considerato come un unico costruttore al fine di determinare il rispetto degli obiettivi;

- gli Stati membri saranno tenuti a rilevare i dati sulle automobili nuove immatricolate nel loro territorio e a riferirli alla Commissione che li utilizzerà per valutare la conformità agli obiettivi;

- se un costruttore non consegue l'obiettivo dovrà versare un'indennità per le emissioni in eccesso per ogni anno a partire dal 2012. Tale indennità sarà calcolata moltiplicando il numero di g CO_2/km che il costruttore ha emesso in più rispetto all'obiettivo per il numero di nuove auto immatricolate e per l'indennità per le emissioni in eccesso stabilita per l'anno in questione. Tale indennità sarà pari a 20 euro per le emissioni prodotte nel 2012, a 35 euro per le emissioni prodotte nel 2013, a 60 euro per le emissioni prodotte nel 2014 e a 95 euro per le emissioni prodotte nel 2015 e in ogni anno successivo;

- gli obiettivi stabiliti nel presente regolamento si fondano sulle migliori conoscenze attualmente disponibili, riguardanti in particolare la probabile evoluzione del parco

auto in relazione all'incremento autonomo della massa che si registrerà da qui al 2012.

- **Base giuridica**

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

- **Principio di sussidiarietà**

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

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

Occorre evitare l'insorgenza di ostacoli al mercato unico e considerare il carattere transfrontaliero dei cambiamenti climatici e le importanti variazioni tra le emissioni specifiche medie di CO_2 delle autovetture nuove nei vari Stati membri: dal monitoraggio delle emissioni medie di CO_2 delle autovetture nuove emerge che le emissioni del nuovo parco automobilistico nazionale variano da uno Stato membro all'altro (nel 2006, ad esempio, un'autovettura nuova venduta in Portogallo emetteva mediamente 144 g CO_2/km contro i 187 g CO_2/km della Svezia); di conseguenza, gli Stati membri non sarebbero in grado di mettere in atto misure nazionali tali da garantire il conseguimento della media UE di 130 g CO_2/km.

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

È più semplice intervenire in maniera armonizzata per ridurre l'impatto delle autovetture in termini di cambiamenti climatici se si adotta una legislazione a livello comunitario; la definizione di obiettivi per le emissioni di CO_2 delle auto a livello comunitario evita la frammentazione del mercato interno e offre ai costruttori una maggiore flessibilità per ottenere le necessarie riduzioni delle emissioni di CO_2 nel rispettivo parco auto nuovo all'interno della Comunità rispetto a strategie specifiche finalizzate a conseguire obiettivi nazionali di riduzione.

Da tempo la Comunità ha un obiettivo per l'abbattimento delle emissioni medie di CO_2 delle automobili nuove nella Comunità e il Consiglio e il Parlamento europeo l'hanno invitata a presentare proposte legislative in materia.

La presente proposta si limita a definire gli obiettivi dei costruttori per il conseguimento di un'emissione media del nuovo parco auto pari a 130 g CO_2/km, senza prescrivere misure complementari (disposizioni in materia di pubblicità o incentivi fiscali) che gli Stati membri potrebbero adottare e che potrebbero contribuire all'obiettivo globale di riduzione delle emissioni di CO_2 delle auto, ma che da sole non basterebbero ad ottenere i 130 g CO_2/km previsti.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

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

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

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

La proposta farà riferimento ad un sistema di monitoraggio già esistente istituito in precedenza per seguire l'attuazione della strategia su CO_2 e autovetture.

- **Scelta degli strumenti**

Strumento proposto: regolamento.

Altri strumenti non sarebbero adeguati per le ragioni che seguono.

Il regolamento viene presentato dopo che gli impegni volontari assunti dall'industria automobilistica sono stati ritenuti insufficienti per conseguire i risultati necessari nell'ambito della nuova strategia su CO_2 e autovetture (quadro legislativo di attuazione dell'approccio integrato).

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

4) INCIDENZA SUL BILANCIO

L'attuazione della proposta, dopo l'adozione, richiederà lo stanziamento di risorse a livello di UE per monitorare adeguatamente i risultati ottenuti dai costruttori rispetto agli obiettivi di riduzione del CO_2 fissati ed, eventualmente, per amministrare le indennità introdotte dal testo legislativo per le emissioni prodotte in eccesso; gli eventuali introiti dovranno essere integrati nel bilancio generale dell'UE.

5) INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

- **Abrogazione di disposizioni vigenti**

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

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

La proposta contiene una disposizione che ne prevede il riesame.

- **Spazio economico europeo**

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

2007/0297 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95,

vista la proposta della Commissione[3],

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[4],

visto il parere del Comitato delle regioni[5],

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato[6],

considerando quanto segue:

(1) Obiettivo del presente regolamento è definire livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove immatricolate nella Comunità che garantiscano il corretto funzionamento del mercato interno e contribuiscano ad attuare l'approccio comunitario integrato volto a ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri.

(2) Il mercato interno comprende uno spazio senza frontiere interne nel quale deve essere garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali. Nel settore automobilistico la Comunità ha realizzato un mercato interno ben funzionante, che ha creato una solida base per la continuità degli scambi intracomunitari di prodotti automobilistici. Occorre armonizzare gli obiettivi in materia di emissioni di CO_2 per evitare l'applicazione di disposizioni differenti nei diversi Stati membri, per salvaguardare i risultati del mercato interno e per garantire la libera circolazione delle autovetture all'interno della Comunità, assicurando nel contempo un livello elevato di tutela dell'ambiente.

(3) La Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, approvata a nome della Comunità europea con decisione 94/69/CE del Consiglio, del 15 dicembre 1993, concernente la conclusione della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici[7] 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

---

3 GU C […] del […], pag. […].
4 GU C […] del […], pag. […].
5 GU C […] del […], pag. […].
6 GU C […] del […], pag. […].
7 GU L 33 del 7.2.1994, pag. 11.

proposto che l'UE persegua, nell'ambito di negoziati internazionali, un obiettivo di riduzione delle emissioni dei gas serra pari al 30% rispetto ai valori del 1990, che i paesi industrializzati dovranno conseguire entro il 2020, e che si assuma fermamente e unilateralmente l'impegno ad abbattere le emissioni di gas serra di almeno il 20% entro il 2020 (rispetto ai valori del 1990)[8]. Il Consiglio e il Parlamento europeo hanno approvato tale obiettivo.

(4) Una delle implicazioni di tali impegni è la necessità che tutti gli Stati membri riducano in modo significativo le emissioni delle autovetture. Per ottenere le consistenti riduzioni necessarie, occorre mettere in atto politiche e misure a livello comunitario a livello nazionale in tutti i settori dell'economia comunitaria e non soltanto nei settori dell'industria e dell'energia. Il trasporto su strada è la seconda fonte di emissioni di gas serra nell'UE, ed è un settore in cui le emissioni continuano a crescere. Se il suo impatto sui cambiamenti climatici dovesse continuare ad aumentare, metterebbe in serio pericolo le riduzioni ottenute in altri settori ai fini della lotta ai cambiamenti climatici.

(5) La definizione di obiettivi comunitari per le autovetture nuove è indispensabile per evitare la frammentazione del mercato interno che potrebbe derivare dall'adozione di provvedimenti differenti nei diversi Stati membri. Gli obiettivi comunitari offrono ai costruttori una maggiore certezza in termini di pianificazione e una maggiore flessibilità nell'adempimento degli obblighi di riduzione delle emissioni di CO_2 rispetto a quelle offerte da obiettivi di riduzione stabiliti a livello nazionale. Nella fissazione dei livelli di emissione occorre tener conto delle implicazioni per i mercati e la competitività dei costruttori, dei costi diretti e indiretti gravanti sulle imprese e dei benefici che si ottengono in termini di promozione dell'innovazione e di riduzione del consumo energetico.

(6) Il presente regolamento si basa su una procedura consolidata di misurazione e monitoraggio delle emissioni di CO_2 dei costruttori di automobili a livello europeo, in conformità della decisione n. 1753/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 2000, che istituisce un sistema di controllo della media delle emissioni specifiche di CO2 prodotte dalle autovetture nuove[9] ed è importante che la fissazione di obblighi di riduzione delle emissioni di CO_2 continui a garantire ai costruttori di automobili prevedibilità e certezza in termini di pianificazione a livello comunitario per tutto il loro parco auto nuovo all'interno della Comunità.

(7) Nel 1995 la Commissione ha adottato una strategia comunitaria per la riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture[10]. La strategia era imperniata su tre pilastri: impegni volontari dell'industria automobilistica ad abbattere le emissioni, migliore informazione dei consumatori e promozione, mediante misure fiscali, di automobili a basso consumo di carburante.

(8) Nel 1998 l'Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA) si è impegnata a ridurre le emissioni medie delle automobili nuove a 140 g CO_2/km entro il 2008 e nel 1999 l'associazione giapponese dei costruttori automobilistici (JAMA) e quella coreana (KAMA) hanno assunto l'impegno a ridurre le emissioni medie delle automobili nuove a 140 g CO_2/km entro il 2009. Tali impegni sono stati riconosciuti nella raccomandazione 1999/125/CE della Commissione del 5 febbraio 1999 sulla

---

8 COM(2007) 2.

9 GU L 202 del 10.8.2000, pag. 1.

10 COM(95) 689 definitivo.

riduzione delle emissioni di CO_2 prodotte dalle autovetture (ACEA)[11], nella raccomandazione 2000/303/CE della Commissione, del 13 aprile 2000, sulla riduzione delle emissioni di CO_2 prodotte dalle autovetture (KAMA)[12] e nella raccomandazione 2000/304/CE della Commissione, del 13 aprile 2000, sulla riduzione delle emissioni di CO_2 prodotte dalle autovetture (JAMA)[13].

(9) Il 7 febbraio 2007 la Commissione ha adottato due comunicazioni parallele: una comunicazione sui risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri[14] e una comunicazione su un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo - CARS 21[15]. Le due comunicazioni mettevano in evidenza i progressi realizzati per conseguire l'obiettivo dei 140 g CO_2/km entro il 2008-2009, ma sottolineavano che, in assenza di altri provvedimenti, non sarebbe stato possibile raggiungere entro il 2012 l'obiettivo comunitario di 120 g CO_2/km.

(10) Le due comunicazioni proponevano pertanto l'adozione di un approccio integrato per conseguire l'obiettivo comunitario di 120 g CO_2/km entro il 2012 e annunciavano che la Commissione avrebbe presentato in proposito un quadro normativo incentrato sulla riduzione obbligatoria delle emissioni di CO_2, al fine di raggiungere l'obiettivo di 130 g CO_2/km in media per il nuovo parco auto grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori dei veicoli. Coerentemente con l'impostazione seguita nell'ambito degli impegni volontari assunti dai costruttori, tale approccio integrato comprende gli elementi presi in considerazione nella misurazione delle emissioni di CO_2 delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo[16]. Un ulteriore abbattimento di 10 g CO_2/km, o equivalente ove tecnicamente necessario, sarà ottenuto con miglioramenti tecnologici di altra natura e con un maggiore ricorso ai biocarburanti. Anche il comportamento dei consumatori incide sulle emissioni complessive delle autovetture; è dunque opportuno informare i consumatori sulla conformità delle autovetture nuove agli obiettivi in materia di emissioni stabiliti dal presente regolamento.

(11) È opportuno che il quadro normativo per attuare l'obiettivo medio di emissione per il nuovo parco auto stabilisca obiettivi di riduzione neutri dal punto di vista della concorrenza, socialmente equi e sostenibili, che rispettino le diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili ed evitino distorsioni ingiustificate della concorrenza tra i suddetti costruttori. Tale quadro dovrebbe inoltre essere compatibile con la finalità generale del conseguimento degli obiettivi assegnati all'UE dal protocollo di Kyoto e dovrebbe essere integrato da altri strumenti maggiormente connessi all'uso, come la differenziazione delle imposte sulle automobili e sull'energia.

(12) Per salvaguardare la diversità del mercato automobilistico e la capacità di soddisfare le differenti esigenze dei consumatori, è opportuno definire gli obiettivi di emissione di CO_2 delle autovetture in funzione dell'utilità delle auto su base lineare. Per descrivere

---

11 C(1999) 107, GU L 40 del 13.2.1999, pag. 49.
12 C(2000) 803, GU L 100 del 20.4.2000, pag. 55.
13 C(2000) 801, GU L 100 del 20.4.2000, pag. 57.
14 COM(2007) 19 definitivo.
15 COM(2007) 22 definitivo.
16 GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.

l'utilità il parametro più opportuno è la massa, che offre una correlazione soddisfacente con le emissioni attuali e può quindi consentire di fissare obiettivi più realistici e neutri sotto il profilo della concorrenza, senza considerare il fatto che i dati sulla massa sono facilmente reperibili. È tuttavia opportuno raccogliere anche i dati sull'altro parametro relativo all'utilità, e cioè l'impronta (ottenuta moltiplicando la carreggiata per il passo), onde facilitare valutazioni a lungo termine dell'approccio fondato sull'utilità. Nella fissazione degli obiettivi occorre tener conto dell'evoluzione prevista della massa delle automobili nuove fino al 2012 ed evitare possibili incentivi ad aumentare la massa dei veicoli al solo fine di ottenere un conseguente innalzamento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2. Nella definizione degli obiettivi per il 2012 sarà pertanto opportuno tener conto della potenziale evoluzione futura dell'incremento autonomo della massa dei veicoli prodotti dai costruttori e venduti nel mercato dell'Unione europea. Infine, la differenziazione degli obiettivi dovrebbe incentivare la riduzione delle emissioni in tutte le categorie di autovetture, anche se occorre riconoscere che le maggiori riduzioni possono essere ottenute per le auto più pesanti.

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

(14) Al fine di garantire la coerenza con l'impostazione adottata nell'ambito della strategia comunitaria su CO_2 e autovetture, soprattutto in relazione agli impegni volontari assunti dalle associazioni dei costruttori, l'obiettivo dovrebbe applicarsi alle autovetture nuove che siano immatricolate per la prima volta nella Comunità e che – salvo un periodo limitato per evitare abusi - non siano state precedentemente immatricolate al di fuori del suo territorio.

(15) La direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli[17] stabilisce un quadro armonizzato contenente le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici generali necessari per l'omologazione di tutti i veicoli nuovi che rientrano nel suo campo di applicazione. È opportuno che l'entità responsabile del rispetto del presente regolamento sia la stessa responsabile di tutti gli aspetti della procedura di omologazione prevista da tale direttiva nonché della conformità della produzione.

(16) Coerentemente con la politica comunitaria a favore delle persone disabili, è opportuno escludere dal campo di applicazione del presente regolamento i veicoli per uso speciale la cui omologazione è soggetta a requisiti specifici, inclusi i veicoli costruiti specificamente a fini commerciali per permettere l'uso della sedia a rotelle all'interno del veicolo.

(17) È opportuno che i costruttori dispongano di una certa flessibilità nel decidere come conseguire gli obiettivi definiti dal presente regolamento e siano autorizzati a calcolare la media delle emissioni sull'intero parco auto nuovo piuttosto che a rispettare gli obiettivi in materia di CO_2 per ogni singola autovettura. I costruttori dovrebbero

17 GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

pertanto essere tenuti a garantire che le emissioni specifiche medie di tutte le autovetture nuove immatricolate nella Comunità di cui sono responsabili non superino la media degli obiettivi di emissione per tali autovetture.

(18) Per garantire una certa flessibilità ai costruttori, questi ultimi possono decidere di costituire un raggruppamento in modo aperto, trasparente e non discriminatorio, al fine di conseguire gli obiettivi fissati dalla presente proposta. L'accordo per la costituzione di un raggruppamento non dovrebbe avere durata superiore a cinque anni, ma può essere rinnovato. In caso di costituzione di un raggruppamento, si considera che i costruttori abbiano realizzato gli obiettivi di cui al presente regolamento quando le emissioni medie del raggruppamento nel suo complesso non superano gli obiettivi in materia di emissioni del raggruppamento stesso.

(19) Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di cui al presente regolamento occorre un solido meccanismo per garantire il rispetto degli obblighi.

(20) Le emissioni specifiche di biossido di carbonio delle autovetture nuove sono misurate in maniera armonizzata all'interno della Comunità secondo la metodologia stabilita dal regolamento (CE) n. 715/2007. Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi, è opportuno che il rispetto di tale regime sia valutato facendo riferimento ai dati sulle immatricolazioni delle autovetture nuove nella Comunità rilevati dagli Stati membri e comunicati alla Commissione. Per garantire la coerenza dei dati utilizzati per valutare il rispetto del regime, è opportuno armonizzare quanto più possibile le norme per il rilevamento e la comunicazione dei dati stessi.

(21) Secondo la direttiva 2007/46/CE i costruttori hanno l'obbligo di rilasciare un certificato di conformità che deve accompagnare ogni autovettura nuova e gli Stati membri devono consentire l'immatricolazione e la messa in circolazione di un'autovettura nuova soltanto se il veicolo è accompagnato da un certificato di conformità valido. I dati rilevati dagli Stati membri dovrebbero essere coerenti con il certificato di conformità rilasciato dal costruttore per l'autovettura.

(22) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello comunitario. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO_2 superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni prodotte in eccesso per ogni anno civile a partire dal 2012. Occorre modulare tale indennità in funzione del grado di scostamento dei costruttori rispetto ai loro obiettivo. È inoltre opportuno che l'indennità aumenti con il tempo. Affinché possa rappresentare un incentivo sufficiente a prendere provvedimenti per ridurre le emissioni specifiche di CO_2 delle autovetture, l'indennità dovrebbe rispecchiare i costi tecnologici. Le indennità per le emissioni prodotte in eccesso dovrebbero essere considerate entrate del bilancio dell'Unione europea.

(23) È opportuno che il presente regolamento lasci impregiudicata la piena applicazione delle regole comunitarie in materia di concorrenza.

(24) Considerata la priorità implicitamente attribuita alla riduzione delle emissioni di CO_2, è opportuno che l'attuazione del presente regolamento a livello comunitario benefici del sostegno dell'attuale strumento finanziario comunitario per l'ambiente (LIFE+), secondo le regole e le condizioni applicabili al regolamento (CE) n. 614/2007 del

Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 maggio 2007, riguardante lo strumento finanziario per l'ambiente (LIFE+)[18].

(25) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento dovrebbero essere adottate in conformità della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione[19].

(26) In particolare, è opportuno conferire alla Commissione il potere di modificare gli obblighi in materia di monitoraggio e comunicazione dei dati alla luce dell'esperienza acquisita nell'applicazione del presente regolamento, di stabilire metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso e di adottare disposizioni dettagliate per migliorare la deroga speciale per i costruttori indipendenti con produzione in serie limitata. Poiché tali misure hanno portata generale e sono destinate a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e a completarlo con l'aggiunta o la modifica di nuovi elementi non essenziali, è opportuno che siano adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.

(27) Poiché gli obiettivi dell'azione prevista non possono essere realizzati in maniera sufficiente dai singoli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni o degli effetti dell'azione, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. In ottemperanza al principio di proporzionalità di cui allo stesso articolo, il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per conseguire tali obiettivi,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1
Oggetto e finalità

Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 delle autovetture nuove, al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno e realizzare l'obiettivo generale dell'UE, consistente in un livello medio di emissioni di 120 g CO_2/km per il nuovo parco auto. Il regolamento fissa il livello medio delle emissioni di CO_2 delle autovetture nuove a 130 g CO_2/km, misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione, da conseguire grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori. Il presente regolamento sarà completato da altre misure, volte a realizzare, nell'ambito dell'approccio comunitario integrato, una riduzione supplementare di 10 g/km.

Articolo 2
Campo di applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore di categoria M1 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e ai veicoli ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 715/2007 ("autovetture"), che siano immatricolati per la prima volta nella Comunità e che non siano stati

18 GU L 149 del 9.6.2007, pag. 1.
19 GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

precedentemente immatricolati al di fuori del territorio comunitario ("autovetture nuove").

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

3. Il regolamento non si applica ai veicoli per uso speciale di cui all'allegato II, punto 5, della direttiva 2007/46/CE.

Articolo 3
Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:

(a) "emissioni specifiche medie di CO_2", la media, per il costruttore, delle emissioni specifiche di CO_2 di tutte le autovetture nuove che produce;

(b) "certificato di conformità", il certificato di cui all'articolo 18 della direttiva 2007/46/CE[20];

(c) "costruttore", la persona o l'ente responsabile nei confronti dell'autorità che rilascia l'omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione CE a norma della direttiva 2007/46/CE, nonché della conformità della produzione;

(d) "massa", la massa dell'autovettura carrozzata in ordine di marcia indicata nel certificato di conformità e definita al punto 2.6 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE;

(e) "emissioni specifiche di CO_2", le emissioni di un'autovettura misurate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e indicate come emissioni massiche di CO_2 (ciclo misto) nel certificato di conformità;

(f) "obiettivo per le emissioni specifiche", la media, per il costruttore, delle emissioni specifiche di CO_2 consentite a norma dell'allegato I per ciascuna autovettura nuova che produce o, qualora benefici di una deroga ai sensi dell'articolo 9, le emissioni specifiche di CO_2 consentite in forza della deroga.

2. Ai fini del presente regolamento, i costruttori si considerano collegati se si tratta di imprese collegate. Per "imprese collegate" si intendono:

(a) le imprese nelle quali una delle parti di un accordo tra una o più imprese detiene, direttamente o indirettamente:

(i) il potere di esercitare più della metà dei diritti di voto; ovvero

(ii) il potere di nominare più della metà dei membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione o degli organi che rappresentano legalmente l'impresa; ovvero

(iii) il diritto di gestire gli affari dell'impresa;

(b) le imprese che, direttamente o indirettamente, detengono nei confronti di una delle parti dell'accordo i diritti o i poteri di cui alla lettera a);

(c) le imprese nelle quali un'impresa di cui alla lettera b) detiene, direttamente o indirettamente, i diritti o i poteri di cui alla lettera a);

---

[20] GU L 263 del 9.10.2007, pag. 11.

(d) le imprese nelle quali una parte dell'accordo insieme con una o più imprese di cui alle lettere a), b) o c), ovvero due o più di queste ultime imprese, detengono congiuntamente i diritti o i poteri di cui alla lettera a);

(e) le imprese nelle quali i diritti o i poteri di cui alla lettera a) sono detenuti congiuntamente:

(i) dalle parti dell'accordo o dalle rispettive imprese collegate ai sensi delle lettere da a) a d); o

(ii) da una o più parti dell'accordo, ovvero da una o più imprese ad esse collegate ai sensi delle lettere da a) a d) e da una o più imprese terze.

Articolo 4

Obiettivi per le emissioni specifiche

Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2012, e per ogni anno successivo, ogni costruttore di autovetture provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO_2 delle proprie autovetture non superino l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I o, qualora il costruttore benefici di una deroga in forza dell'articolo 9, in base a tale deroga.

Articolo 5

Raggruppamento

1. I costruttori, ad eccezione di quelli che beneficiano della deroga di cui all'articolo 9, possono costituire un raggruppamento al fine di adempiere agli obblighi fissati all'articolo 4.

2. L'accordo per la costituzione di un raggruppamento può riguardare uno o più anni civili, a condizione che la durata complessiva di ciascun accordo non sia superiore a cinque anni civili, e deve essere concluso entro il 31 dicembre del primo anno civile per il quale è previsto il raggruppamento delle emissioni. I costruttori che costituiscono un raggruppamento trasmettono alla Commissione le seguenti informazioni:

(a) elenco dei costruttori che faranno parte del raggruppamento;

(b) indicazione del costruttore designato quale responsabile del raggruppamento, che funge da referente per il raggruppamento e ha il compito di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 7, per le emissioni prodotte in eccesso;

(c) documentazione attestante che il responsabile del raggruppamento è in grado di assolvere agli obblighi di cui alla lettera b).

3. Se il costruttore designato quale responsabile del raggruppamento non soddisfa i requisiti di cui al paragrafo 2, lettera c), la Commissione ne informa i costruttori.

4. I costruttori appartenenti al raggruppamento informano congiuntamente la Commissione di qualsiasi variazione riguardante il responsabile del raggruppamento o la sua situazione finanziaria, nella misura in cui tale variazione possa incidere sulla sua idoneità a soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 2, lettera c), di qualsiasi variazione dei membri del raggruppamento o dello scioglimento dello stesso.

5. I costruttori possono concludere accordi per la costituzione di raggruppamenti purché tali accordi rispettino gli articoli 81 e 82 del trattato e consentano la partecipazione in modo aperto, trasparente e non discriminatorio, e a condizioni ragionevoli dal punto di vista commerciale, a qualsiasi costruttore che chieda di diventare membro del raggruppamento. Ferma restando l'applicabilità generale a tali raggruppamenti delle regole comunitarie in materia di concorrenza, tutti i membri del raggruppamento assicurano in particolare che nell'ambito dell'accordo non vi sia condivisione di dati né scambio di informazioni, ad eccezione dei seguenti elementi:

   (i) emissioni medie specifiche di CO_2;

   (ii) obiettivo per le emissioni specifiche;

   (iii) numero totale di veicoli immatricolati.

6. Il paragrafo 5 non si applica quando tutti i costruttori membri di un raggruppamento sono imprese collegate.

7. Salvo in caso di comunicazione a norma del paragrafo 3, i costruttori che fanno parte di un raggruppamento per il quale sono state trasmesse informazioni alla Commissione sono considerati alla stregua di un unico costruttore ai fini del presente regolamento.

Articolo 6

Monitoraggio e comunicazione delle emissioni medie

1. Per l'anno che ha inizio il 1° gennaio 2010, e per ogni anno successivo, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascuna autovettura nuova immatricolata nel suo territorio in conformità della parte A dell'allegato II.

2. Entro il 28 febbraio 2011, e successivamente ogni anno, lo Stato membro predispone e invia alla Commissione le informazioni di cui alla parte B dell'allegato II relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nella parte C dell'allegato II.

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

4. La Commissione mantiene un registro centralizzato dei dati trasmessi dagli Stati membri in base al presente articolo ed entro il 30 giugno 2011, e successivamente ogni anno, calcola in via provvisoria per ogni costruttore:

   (a) le emissioni specifiche medie di CO_2 prodotte nel precedente anno civile all'interno della Comunità;

   (b) l'obiettivo per le emissioni specifiche dell'anno civile precedente;

   (c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO_2 dell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quello stesso anno.

   La Commissione comunica ad ogni costruttore il calcolo provvisorio che lo riguarda. Tra i dati comunicati figurano i dati per ogni Stato membro riguardanti il numero di autovetture nuove immatricolate e le relative emissioni specifiche di CO_2.

   Il registro è pubblico.

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

   La Commissione esamina le notifiche dei costruttori ed entro il 30 settembre conferma oppure modifica e conferma i calcoli provvisori di cui al paragrafo 4.

6. Se, in base ai calcoli di cui al paragrafo 5 relativi all'anno civile 2010 o 2011, alla Commissione risulta che le emissioni specifiche medie di CO_2 di un costruttore abbiano superato, per l'anno in questione, l'obiettivo per le emissioni specifiche fissato per quell'anno, essa ne informa il costruttore.

7. Gli Stati membri designano l'autorità competente per il rilevamento e la comunicazione dei dati risultanti dal monitoraggio a norma del presente regolamento e ne informano la Commissione entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.

8. La Commissione può adottare disposizioni dettagliate per il monitoraggio e la comunicazione dei dati di cui al presente articolo e per l'applicazione dell'allegato II secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

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

Articolo 7

Indennità per le emissioni in eccesso

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

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

   emissioni in eccesso x numero di autovetture nuove x indennità per le emissioni in eccesso stabilita al paragrafo 3

   dove:

   "emissioni in eccesso" è il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie del costruttore e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile in questione, arrotondato al [terzo] decimale più vicino;

   "numero di autovetture nuove" è il numero di autovetture nuove prodotte dal costruttore e immatricolate nell'anno interessato.

3. L'indennità per le emissioni in eccesso è pari a:

   (a) 20 euro, relativamente alle emissioni in eccesso nell'anno civile 2012;

   (b) 35 euro, relativamente alle emissioni in eccesso nell'anno civile 2013;

   (c) 60 euro, relativamente alle emissioni in eccesso nell'anno civile 2014; e

(d) 95 euro, relativamente alle emissioni in eccesso nell'anno civile 2015 e negli anni civili successivi.

4. La Commissione determina i metodi per la riscossione delle indennità di cui al paragrafo 1.

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

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

Articolo 8

Pubblicazione dei risultati raggiunti dai costruttori

1. Entro il 31 ottobre del 2011 e successivamente ogni anno, la Commissione pubblica un elenco nel quale, per ogni costruttore, vengono indicati:

(a) l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile precedente;

(b) le emissioni specifiche medie di CO_2 nell'anno civile precedente;

(c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO_2 nell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quell'anno;

(d) le emissioni specifiche medie di CO_2 per tutte le autovetture nuove nella Comunità nell'anno civile precedente.

2. Dal 31 ottobre 2013, l'elenco pubblicato a norma del paragrafo 1 indica anche se il costruttore ha adempiuto alle disposizioni dell'articolo 4 per l'anno civile precedente.

Articolo 9

Deroga speciale per i costruttori indipendenti con produzione in serie limitata

1. Un costruttore può presentare domanda di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato in base all'allegato I se:

(a) è responsabile di un numero di autovetture nuove immatricolate nella Comunità inferiore a 10 000 unità per anno civile; e

(b) non è collegato ad altri costruttori.

2. La domanda di deroga di cui al paragrafo 1 può riferirsi al massimo a cinque anni civili. La domanda è presentata alla Commissione e riporta:

(a) il nome del costruttore e la persona che lo rappresenta;

(b) la documentazione attestante che il costruttore risponde ai requisiti necessari per beneficiare della deroga di cui al paragrafo 1;

(c) informazioni sulle autovetture costruite, comprese la massa e le relative emissioni specifiche di CO_2 e

(d) un obiettivo per le emissioni specifiche coerente con il potenziale di riduzione del costruttore, ivi compreso il potenziale tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO_2.

3. Qualora ritenga che il costruttore soddisfi le condizioni necessarie per beneficiare della deroga di cui al paragrafo 1 e che l'obiettivo per le emissioni specifiche

proposto dal costruttore corrisponda al suo potenziale di riduzione, compreso il potenziale tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO_2, la Commissione concede la deroga. La deroga si applica a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo alla presentazione della domanda.

4. Il costruttore al quale è concessa una deroga in forza del presente articolo informa immediatamente la Commissione di ogni variazione che abbia o possa avere ripercussioni sul diritto di beneficiare della deroga.

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

6. Qualora ritenga che un costruttore non metta in atto il programma di riduzione esposto nella domanda di deroga, la Commissione può revocare la deroga.

7. La Commissione può adottare disposizioni dettagliate per l'applicazione dei paragrafi da 1 a 6, compresa l'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe, il contenuto delle domande di deroga e il contenuto e la valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO_2.

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

Articolo 10

Riesame e presentazione di relazioni

1. Nel 2010 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio nella quale esamina i progressi realizzati nell'attuazione dell'approccio comunitario integrato per la riduzione delle emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri.

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

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

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

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

Articolo 11

Informazione dei consumatori

A partire dal 1° gennaio 2010 i costruttori provvedono affinché le etichette, i poster o il materiale promozionale di cui agli articoli 3, 5 e 6 della direttiva 1999/94/CE indichino in

quale misura le emissioni specifiche di CO_2 di un'autovettura messa in vendita si discostino dall'obiettivo per le emissioni specifiche fissato per quell'autovettura a norma dell'allegato I.

Articolo 12
Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 8 della decisione 93/389/CEE.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

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

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

Articolo 13
Finanziamento comunitario

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

Articolo 14
Abrogazione

1. La decisione n. 1753/2000/CE è abrogata a decorrere dal 1° gennaio 2010.

2. Tuttavia, gli articoli 4, 9 e 10 della suddetta decisione continuano ad applicarsi fino a quando la Commissione non avrà presentato al Parlamento europeo una relazione sui dati del monitoraggio per l'anno civile 2009.

Articolo 15
Entrata in vigore

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

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

Fatto a Bruxelles, il […]

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il Presidente	*Il Presidente*
[…]	*[…]*

ALLEGATO I
OBIETTIVI PER LE EMISSIONI SPECIFICHE DI CO_2

1. Per ciascuna autovettura nuova, le emissioni specifiche di CO_2 consentite, misurate in grammi per chilometro, sono determinate con la seguente formula:

   emissioni specifiche di CO_2 consentite = $130 + a \times (M - M_0)$

   dove:

   M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

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

   $f = (1 + AMI)^6$

   Incremento autonomo della massa (AMI) = 0 %

   a = 0,0457

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

ALLEGATO II
MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI

PARTE A – Rilevamento dei dati sulle autovetture nuove e determinazione delle informazioni sul monitoraggio del CO_2

1. Per l'anno che ha inizio il 1° gennaio 2010, e per ogni anno successivo, ciascuno Stato membro registra, per ciascuna autovettura nuova immatricolata nel suo territorio, i dati seguenti:

   (a) costruttore,

   (b) tipo, variante e versione,

   (c) emissioni specifiche di CO_2 (g/km),

   (d) massa (kg),

   (e) passo (mm),

   (f) carreggiata (mm).

2. I dati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità dell'autovettura cui si riferiscono. Se per un'autovettura il certificato di conformità indica una massa minima e una massa massima, ai fini del presente regolamento gli Stati membri utilizzano solo il valore massimo.

3. Per l'anno che ha inizio il 1° gennaio 2010 e per ogni anno successivo gli Stati membri determinano, per ogni costruttore, secondo i metodi descritti nella parte B:

   (a) il numero complessivo di autovetture nuove immatricolate nel loro territorio;

   (b) le emissioni specifiche medie di CO_2, secondo quanto indicato al punto 7, parte B, del presente allegato;

   (c) la massa media, secondo quanto indicato al punto 8, parte B, del presente allegato;

   (d) per ciascuna variante di ciascuna versione di ciascun tipo di autovettura nuova:

      (i) il numero complessivo di autovetture nuove immatricolate nel loro territorio, secondo quanto indicato al punto 7, parte B, del presente allegato;

      (ii) le emissioni specifiche medie di CO_2;

      (iii) la massa;

      (iv) l'impronta dell'autovettura, secondo quanto indicato al punto 9, parte B, del presente allegato.

PARTE B - Metodi per accertare i dati di monitoraggio delle emissioni di CO_2 prodotte dalle autovetture nuove

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

Numero di autovetture nuove immatricolate (*N*)

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

Emissioni specifiche medie di CO_2 delle autovetture nuove ($S_{,ave}$)

3. Le emissioni specifiche medie di CO_2 di tutte le autovetture nuove immatricolate nel territorio di uno Stato membro nell'anno di monitoraggio ($S_{,ave}$) sono calcolate dividendo la somma delle emissioni specifiche di CO_2 di ciascuna autovettura nuova, S, per il numero di autovetture nuove, N.

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

Massa media delle autovetture nuove

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

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

Distribuzione delle autovetture nuove per variante

4. Per ciascuna variante di ciascuna versione di ciascun tipo di autovettura nuova, è necessario registrare il numero di autovetture di nuova immatricolazione, la massa dei veicoli, le emissioni specifiche di CO_2 e l'impronta dell'autovettura.

Impronta

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

PARTE C – Formato per la comunicazione dei dati

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

– *Dati aggregati*

Anno:				
Costruttore	Numero complessivo di autovetture nuove immatricolate	Emissioni specifiche medie di CO_2 (g/km)	Massa media (kg)	Impronta media (m^2)
(Costruttore 1)	…	…	…	…
(Costruttore 2)	…	…	…	…
…	…	…	…	…
Totale tutti costruttori	…	…	…	…

– *Dati dettagliati a livello del costruttore:*

Anno	Costruttore	Tipo di autovettura	Versione	Variante	Marca	Nome commerciale	Nuove immatri-colazioni totali	Emissioni specifiche di CO_2 (g/km)	Massa (kg)	Impronta (m^2)
Anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 1)	(denominazione della versione 1)	(denominazione della variante 1)	…	…	…	…	…	…
Anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 1)	(denominazione della versione 1)	(denominazione della variante 2)	…	…	…	…	…	…

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

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri

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

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

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

3. LINEE DI BILANCIO

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

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

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

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

L'azione (regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio finalizzato a ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture) dovrebbe entrare in vigore nel 2010. Per il periodo 2010-2013 le spese operative saranno sostenute nell'ambito dello strumento finanziario LIFE+.

3.3. Caratteristiche di bilancio:

Linea di bilancio	Tipo di spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie
07 01 04 01	SNO	SND[21]	NO	NO	SÌ	**N.** 2
07 03 07	SNO	Stanz. dissoc.	NO	NO	SÌ	**N.** 2

[21] Stanziamenti non dissociati (SND).

4. SINTESI DELLE RISORSE

4.1. Risorse finanziarie

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

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n.		2010	2011	2012	2013	2014	2015 e segg.	Totale
Spese operative[22]									
Stanziamenti di impegno (SI)	8.1.	a	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Stanziamenti di pagamento (SP)		b	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700
Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento[23]									
Assistenza tecnica e amministrativa - ATA (SND)	8.2.4.	c	-	-	-	-	-	-	-
IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO									
Stanziamenti di impegno		a+c	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Stanziamenti di pagamento		b+c	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700
Spese amministrative <u>non</u> incluse nell'importo di riferimento[24]									
Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5.	d	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585	2,808
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6.	e	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489
Totale del costo indicativo dell'intervento									
TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane		a+c +d +e	0,876	0,646	0,616	0,953	0,953	0,953	4,997
TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane		b+c +d +e	0,716	0,646	0,656	0,913	0,933	1,133	4,997

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

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

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

Cofinanziamento

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

Mio EUR (al terzo decimale)

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

4.1.2. Compatibilità con la programmazione finanziaria

☑ La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore

☐ La proposta implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie

☐ La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'Accordo interistituzionale[25] (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie)

4.1.3. Incidenza finanziaria sulle entrate

☑ Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate

☐ La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

Mio EUR (al primo decimale)

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

Il regolamento è concepito in modo da garantire la massima conformità da parte dei costruttori e per questo non si prevedono introiti connessi al pagamento delle indennità di cui all'articolo 7 per le emissioni in eccesso. Tuttavia, se l'applicazione delle disposizioni del

[25] Punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

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

suddetto articolo dovesse generare introiti, questi saranno imputati al bilancio generale dell'UE. La valutazione d'impatto che correda la proposta presenta una scala di indennità potenziali che potrebbero dover essere versate in caso di mancato conseguimento degli obiettivi.

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

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

5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI

5.1. Necessità dell'azione a breve e lungo termine

Il presente regolamento è finalizzato, in generale, a limitare le emissioni medie prodotte dal parco auto nuovo a 130 g CO_2/km entro il 2012 e rientra in un approccio integrato; in tal senso sarà completato da provvedimenti in grado di ridurre le emissioni di altri 10 g CO_2/km per arrivare all'obiettivo comunitario di 120 g CO_2/km previsto dalla comunicazione della Commissione, del 7 febbraio 2007, sulla nuova strategia sulle emissioni di CO_2 e le autovetture (COM(2007)19).

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

Da tempo la Comunità si è fissata l'obiettivo di ridurre le emissioni medie di CO_2 delle automobili nuove nella Comunità e il Consiglio e il Parlamento europeo l'hanno invitata a presentare una proposta legislativa in materia. Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in maniera sufficiente dagli Stati membri per la necessità di evitare l'insorgenza di ostacoli al mercato unico, per il carattere transfrontaliero dei cambiamenti climatici e per le importanti variazioni tra le emissioni specifiche medie di CO_2 delle autovetture nuove nei vari Stati membri. L'adozione di obiettivi in materia di emissioni di CO_2 delle auto a livello comunitario offrirà inoltre ai costruttori una maggiore flessibilità nel realizzare le necessarie riduzioni delle emissioni di CO_2 nel rispettivo parco auto all'interno della Comunità rispetto a strategie specifiche finalizzate a conseguire obiettivi nazionali specifici di riduzione.

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

Gli obiettivi generali della proposta sono i seguenti:

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

L'obiettivo specifico della proposta è ridurre l'impatto delle autovetture sui cambiamenti climatici e migliorare la loro efficienza in termini di consumo di carburante, puntando a raggiungere un'emissione media di 130 g CO_2/km per le automobili nuove. Questo valore medio di emissione sarà l'indicatore utilizzato per verificare l'attuazione della proposta.

5.4. Modalità di attuazione (dati indicativi)

☑ ***Gestione centralizzata***

- ☑ diretta da parte della Commissione
- ☐ indiretta, con delega a:
  - ☐ agenzie esecutive
  - ☐ organismi istituiti dalle Comunità a norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario
  - ☐ organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico

☐ ***Gestione concorrente o decentrata***

- ☐ con Stati membri
- ☐ con paesi terzi

☐ ***Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)***

Osservazioni:

6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

6.1. Sistema di controllo

La proposta farà riferimento ad un sistema di monitoraggio già esistente, introdotto in precedenza per seguire l'attuazione della strategia su CO_2 e autovetture. Essa si basa sui dati relativi alle immatricolazioni delle autovetture nuove e alle loro caratteristiche, comprese le emissioni specifiche di CO_2, trasmessi dagli Stati membri alla Commissione.

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

6.2. Valutazione

6.2.1. Valutazione ex-ante

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

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

6.2.3. Modalità e periodicità delle valutazioni successive

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

7. MISURE ANTIFRODE

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

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

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

8. DETTAGLI SULLE RISORSE

8.1. Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

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

8.2. Spese amministrative

8.2.1. Risorse umane: numero e tipo

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

8.2.2. Descrizione delle mansioni derivanti dall'azione

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

8.2.3. Origine delle risorse umane (statutaria)

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

[27] Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.
[28] Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.
[29] Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

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

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

Mio EUR (al terzo decimale)

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

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

Mio EUR (al terzo decimale)

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

Calcolo – *Funzionari e agenti temporanei*

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

Richiamarsi all'occorrenza al punto 8.2.1.

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

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

Richiamarsi all'occorrenza al punto 8.2.1.

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

Mio EUR (al terzo decimale)

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

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

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

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

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

una all'anno.

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

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