

IT

IT

IT



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 10.11.2010
COM(2010) 657 definitivo

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

**concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi all'immatricolazione
delle autovetture nuove**

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi all'immatricolazione delle autovetture nuove

1. INTRODUZIONE

Ai sensi dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri¹, ogni anno gli Stati membri sono tenuti a registrare e a trasmettere alla Commissione taluni dati relativi alle autovetture nuove. I dati in questione servono a calcolare l'obiettivo per le emissioni specifiche di CO₂ per ciascun costruttore di autovetture nuove e a verificare se i costruttori si attengono a tali obiettivi. Per garantire la coerenza dei dati trasmessi dagli Stati membri, occorre armonizzare quanto più possibile le norme per la raccolta e la comunicazione dei dati stessi. La presente comunicazione, unitamente al regolamento C(2010)7652 della Commissione relativo al monitoraggio e alla comunicazione dei dati relativi all'immatricolazione delle autovetture nuove ai sensi del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, intende agevolare la raccolta, la trasmissione e la valutazione dei dati esponendo l'interpretazione delle disposizioni pertinenti del regolamento (CE) n. 443/2009 data dalla Commissione e offrendo agli Stati membri orientamenti sui dati da fornire e sul formato in cui vanno presentati. Ulteriori orientamenti verranno impartiti anche in casi specifici.

2. DATI

2.1 Fonti dei dati

La principale fonte cui devono attingere gli Stati membri per raccogliere i dati è il certificato di conformità o, se questa fonte non è utilizzata ai fini dell'immatricolazione degli autoveicoli, la documentazione relativa all'omologazione. Poiché quest'ultima documentazione può contenere intervalli di valori, lo Stato membro deve assicurare che i dati ricavati dalla documentazione relativa all'omologazione corrispondono ai dati che figurano nel certificato di conformità.

Va notato che il certificato di immatricolazione di cui alla direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli² non sostituisce il certificato di conformità ai fini dell'immatricolazione dei veicoli. Il certificato di immatricolazione è rilasciato solo dopo che il veicolo è stato immatricolato.

¹ GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.

² GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57.

2.2 Elenco dei costruttori

I dati devono essere monitorati e registrati in relazione a ciascun costruttore. Pertanto è importante identificare chiaramente il costruttore³, distinguendolo dalla marca⁴. Tuttavia, poiché le autorità competenti registrano il nome del costruttore secondo la denominazione nazionale che figura nel certificato di conformità o nei documenti di omologazione, i nomi riportati o la loro grafia possono ovviamente variare.

Al fine di armonizzare l'identità dei costruttori, verrà compilato un elenco comune dei costruttori con i rispettivi codici WMI (World Manufacturer Identifier), che gli Stati membri dovranno utilizzare ai fini dell'immatricolazione come disposto all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento C(2010)7652. Poiché il regolamento (CE) n. 443/2009 si applica ai costruttori sia dell'Unione che extra-UE, non si dovrebbe accettare alcuna distinzione in base alla localizzazione del costruttore. Tuttavia l'articolo 7 del regolamento C(2010)7652 prevede un'eccezione quando il singolo veicolo è soggetto a omologazione nazionale di piccole serie o ad omologazione individuale. In tali casi, gli Stati membri non indicano il nome del costruttore bensì una delle diciture riportate nello stesso articolo.

L'identificazione uniforme dei costruttori è importante anche per il raggruppamento di cui all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 443/2009, che consente ai costruttori di rispettare un obiettivo comune per le emissioni specifiche. Poiché il raggruppamento può variare nel corso del tempo, i dati devono essere raccolti per tutti i costruttori partecipanti al raggruppamento. Le emissioni specifiche medie di CO₂ del raggruppamento sono calcolate per l'insieme dell'UE.

2.3 Dati da comunicare

Le autorità competenti degli Stati membri comunicano tutti i dati conformemente all'allegato II del regolamento (CE) n. 443/2009. Qualora manchino dei dati pertinenti nella fonte utilizzata per l'immatricolazione, le autorità competenti chiedono al costruttore di completare le informazioni. Incombe alle autorità competenti accertarsi che tutti i dati pertinenti siano presenti al momento dell'immatricolazione. Nel caso di veicoli soggetti a omologazione nazionale di piccole serie o ad omologazione individuale, è richiesto solo il numero di nuove immatricolazioni; gli altri dati sono facoltativi.

³ Voce 0.5 del certificato di conformità e articolo 3, lettera c), del regolamento (CE) n. 443/2009: «(si intende per) “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».

⁴ Voce 0.1 del certificato di conformità e allegato I della direttiva 2007/46/CE: “Marca (denominazione commerciale del costruttore)”; articolo 2, paragrafo 6, della decisione 1753/2000/CE: «(si intende per) “marca”, la denominazione commerciale del costruttore indicata nel certificato di conformità e nei documenti di omologazione».

2.4 Comunicazione dell'immatricolazione di veicoli bicarburante e policarburante

L'immissione sul mercato di veicoli bicarburante e policarburante, che possono funzionare con carburanti alternativi come l'E85 sostenibile, il biodiesel o l'idrogeno oltre a benzina e gasolio, deve essere attentamente monitorata.

Attualmente il regolamento (CE) n. 443/2009 non contempla il monitoraggio di tutti i carburanti alternativi utilizzati in questi veicoli, anche perché le emissioni di CO₂ non sono state ancora misurate. Le emissioni di CO₂ sono state misurate per il carburante contenente etanolo (E85) utilizzato nei veicoli bicarburante, ma il metodo descritto all'articolo 6 del suddetto regolamento per determinare il valore di CO₂ di questo carburante deve essere chiaramente rivisto, in modo da rispecchiare le effettive emissioni specifiche di CO₂ di tali veicoli. Occorre pertanto concepire un nuovo metodo che permetta di tenere debito conto dei risparmi di CO₂ realizzati dai veicoli bicarburante e policarburante in grado di essere alimentati da carburanti alternativi quali l'E85 sostenibile, il biodiesel o l'idrogeno. Nel contesto della revisione del regolamento (CE) n. 443/2009, prevista per gennaio 2013, la Commissione intende elaborare un tale metodo, che consenta di calcolare le effettive emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli bicarburante e policarburante. Non essendo possibile sapere in anticipo con quali carburanti saranno effettivamente alimentati i veicoli bicarburante e policarburante, il metodo in questione dovrà tenere conto della disponibilità e delle caratteristiche dei vari carburanti commercializzati negli Stati membri.

I dati sulle vendite di carburante saranno comunicati a norma della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio⁵. Nell'attesa che venga introdotto il nuovo metodo, è opportuno adeguare la direttiva 98/70/CE per consentire agli Stati membri di comunicare i dati delle vendite dei vari carburanti alternativi e, in via prioritaria, dati precisi e armonizzati sulle vendite di E85 rispondente ai criteri di sostenibilità di cui alla direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE⁶, e alla direttiva 98/70/CE.

3. TRASMISSIONE DEI DATI

Ai fini di una comunicazione tempestiva ed efficiente tra le autorità competenti, i costruttori e la Commissione, si raccomanda che le autorità competenti designate ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 443/2009, incaricate di trasmettere i dati, provvedano a nominare almeno due funzionari in qualità di referenti e comunichino alla Commissione i loro nomi e riferimenti di contatto. I funzionari in questione dovranno disporre di diritti di accesso al registro centralizzato dei dati (Central Data Repository)⁷.

Perché la comunicazione sia considerata valida ai fini dell'adempimento degli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 443/2009, lo Stato membro deve informare la Commissione quando i dati sono stati caricati nel registro centralizzato dei dati,

⁵ GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58.

⁶ GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16.

⁷ <http://cdr.eionet.europa.eu/>

inviando un messaggio alla mailbox funzionale EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu con copia alla mailbox funzionale CO2-monitoring@eea.europa.eu. I dati saranno conservati in una banca dati gestita dall'Agenzia europea per l'ambiente per conto della Commissione. La banca dati deve essere accessibile al pubblico tramite internet.

Per garantire che i dati vengano messi tempestivamente a disposizione dei costruttori, gli Stati membri possono trasmettere la serie completa di dati relativi ai primi quattro mesi di ogni anno civile non appena si rendono disponibili in forma provvisoria. In ogni caso gli Stati membri sono tenuti a convalidare e inviare la serie completa di dati entro il 28 febbraio di ogni anno civile.

Se i dati provvisori vengono trasmessi prima del termine obbligatorio, la Commissione si adopera per calcolare in via provvisoria il numero di autovetture nuove immatricolate negli Stati membri e le rispettive emissioni specifiche di CO₂ e rende tali dati disponibili ai costruttori. La Commissione confermerà i calcoli provvisori non prima della data indicata all'articolo 8, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 443/2009.

3.1 Formato

I dati vanno trasmessi in due file .xml distinti, uno con i dati del monitoraggio e l'altro con la serie completa di dati di cui all'allegato II del regolamento (CE) n. 443/2009. Nelle linee guida che saranno pubblicate su internet si troveranno ulteriori specifiche dei file .xml.

3.2 Verifica

Ciascuno Stato membro potrà verificare autonomamente i dati e la codifica .xml. Il modello di impostazione grafica verrà tuttavia caricato, sotto forma di file di testo, sul sito CIRCA⁸ e dovrà essere usato per la garanzia qualità prima dell'invio dei dati per l'anno corrispondente.

4. CALCOLO DELLE EMISSIONI SPECIFICHE MEDIE

Per tenere conto delle percentuali crescenti di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 443/2009, ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂ per i costruttori, compresi quelli menzionati all'articolo 11, paragrafi 1 e 4, dello stesso regolamento, occorre selezionare i veicoli in base alle emissioni specifiche di CO₂. Solo i veicoli con le emissioni più basse, fino alla percentuale corrispondente indicata all'articolo 4, saranno selezionati per il calcolo delle emissioni specifiche medie.

Per emissioni specifiche si intende, se del caso, le emissioni ridotte della percentuale fissata all'articolo 6 e dei risparmi realizzati attraverso l'uso di tecnologie eco-innovative approvate dalla Commissione a norma dell'articolo 12 e delle disposizioni dettagliate che essa adotterà.

Nel computo delle emissioni specifiche medie di CO₂ si deve tenere conto dei veicoli appartenenti alla categoria specificata all'articolo 5.

⁸ http://circa.europa.eu/Members/irc/env/gge_ldv/library

Più precisamente, nel determinare le emissioni specifiche ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂ per i costruttori, la Commissione applicherà le disposizioni pertinenti del regolamento (CE) n. 443/2009 nel seguente ordine:

Selezione dei veicoli ai fini del calcolo

- a) articolo 6: per gli anni civili fino al 2015 compreso, le emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture in grado di funzionare con il carburante E85 sono soggette a una riduzione di CO₂ se lo Stato membro soddisfa le condizioni di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 443/2009;
- b) articolo 12 in combinato disposto con l'articolo 13, paragrafo 3, secondo comma: dalle emissioni specifiche vengono detratti i risparmi realizzati attraverso le innovazioni ecocompatibili approvate secondo le disposizioni dettagliate che saranno adottate dalla Commissione;
- c) articolo 4: per gli anni civili fino al 2014 compreso, le nuove autovetture immatricolate sono selezionate in base alle emissioni di CO₂ quali risultano dalle precedenti lettere a) e b), includendo nel computo delle emissioni specifiche medie di CO₂ soltanto i veicoli che presentano i valori più bassi fino alla percentuale indicata all'articolo 4, secondo comma, del regolamento (CE) n. 443/2009;

Calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂

- d) articolo 5: per gli anni civili fino al 2015 compreso e per le autovetture con emissioni specifiche di CO₂ inferiori a 50 g/km, le emissioni specifiche di CO₂ di tali autovetture vengono moltiplicate per il fattore corrispondente di cui all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 443/2009;
- e) articolo 5: per gli anni civili fino al 2015 compreso e per le autovetture con emissioni specifiche di CO₂ inferiori a 50 g/km, i risparmi di CO₂ realizzati in tali autovetture attraverso l'uso di tecnologie innovative vengono moltiplicati per il fattore corrispondente di cui all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 443/2009;
- f) articolo 12 in combinato disposto con l'articolo 13, paragrafo 3, secondo comma: i risparmi eco-innovativi sono determinati calcolando il risparmio medio di CO₂ di un costruttore sulla base dei risparmi indicati nel certificato di conformità per tutte le autovetture selezionate dello stesso costruttore, tenuto conto del disposto della lettera e). Ai veicoli non dotati di alcuna tecnologia innovativa verrà attribuito un risparmio di CO₂ pari a 0 g/km. Se il risparmio eco-innovativo supera il valore indicato all'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 443/2009, si applica quest'ultimo valore;
- g) le emissioni specifiche medie di CO₂ sono calcolate applicando il disposto della lettera d) e sottraendo il valore ottenuto secondo la lettera f).

Ad esempio, un costruttore che si trovi nella situazione seguente:

Numero di immatricolazioni	Emissione specifica di CO ₂	Risparmio di CO ₂ grazie a tecnologie innovative	Supercredito moltiplicatore nel 2012
2	45	2	3,5
10	51	4	1
53	131	0	1
10	160	10	1
28	200	20	1

registrerà un risparmio eco-innovativo di

$$(2*2*3,5 + 10*4) / (2*3,5 + 10 + 53) = 0,7714 \text{ nel 2012}$$

$$(2*2*3,5 + 10*4 + 10*10) / (2*3,5 + 10 + 53 + 10) = 1,925 \text{ nel 2013}$$

e un'emissione specifica media di CO₂ di

$$[(2*45*3,5 + 10*51 + 53*131) / 70] - 0,7714 = 110,2 \text{ nel 2012}$$

$$[(2*45*3,5 + 10*51 + 53*131 + 10*160) / 80] - 1,925 = 115,175 \text{ nel 2013}$$

4.4 Calcolo della massa media

Nel calcolare la massa media ai fini della determinazione dell'obiettivo per le emissioni specifiche per i costruttori mediante la formula di cui all'allegato I, la Commissione prenderà in considerazione tutte le autovetture senza applicare le disposizioni degli articoli 4 e 5 del regolamento (CE) n. 443/2009.

5. RAGGRUPPAMENTO

A norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 443/2009, i costruttori possono costituire raggruppamenti. I paragrafi 5 e 6 dell'articolo 7 distinguono due tipi di raggruppamenti. Il paragrafo 5 fa riferimento a raggruppamenti aperti, che sono costituiti da qualsiasi costruttore, appartenente o meno ad un gruppo di costruttori collegati. Questo tipo di raggruppamento è accessibile a qualsiasi costruttore che chieda di diventare membro del raggruppamento, purché siano soddisfatte le condizioni di cui allo stesso paragrafo.

I raggruppamenti menzionati al paragrafo 6 possono invece essere definiti raggruppamenti chiusi, in quanto sono costituiti da costruttori appartenenti allo stesso gruppo di costruttori collegati. I costruttori che fanno parte di un gruppo di costruttori collegati hanno ognuno il proprio obiettivo da rispettare, a meno che non siano membri di un raggruppamento chiuso.

A norma dell'articolo 9 del regolamento C(2010)7652, i costruttori devono dimostrare di soddisfare le condizioni per la costituzione di un raggruppamento chiuso e trasmettere tali informazioni alla mailbox funzionale EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu.

La Commissione considera l'anno in cui è stato notificato un raggruppamento come il primo anno di applicazione dell'accordo per la costituzione del raggruppamento. L'ultimo anno di

applicazione dell'accordo di raggruppamento è l'anno precedente quello in cui viene comunicata la cessazione dell'accordo stesso.