



COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE

Bruxelles, 12.06 1998

COM(1998) 348 def.

98/0202 (SYN)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che istituisce un sistema di controllo delle emissioni medie specifiche di biossido di carbonio prodotte dalle autovetture nuove

---

(presentata dalla Commissione)



# RELAZIONE

## 1. ANTECEDENTI

### 1.1 Emissioni di CO<sub>2</sub> e trasporti stradali

In quanto parte della convenzione quadro delle Nazioni Unite sul cambiamento climatico, la Comunità partecipa alla lotta contro il cambiamento climatico intrapresa a livello mondiale e si è impegnata a stabilizzare le emissioni di biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>) ai livelli 1990 entro l'anno 2000. La Comunità riconosce tuttavia che, per ridurre il rischio di una pericolosa interferenza antropogenica con il sistema climatico, nei paesi industrializzati sarà necessario ridurre a medio termine le emissioni di gas ad effetto serra. Effettivamente, nella conferenza delle parti della convenzione quadro, tenutasi a Kyoto nel dicembre 1997, la Comunità ha accettato l'obiettivo, contemplato nel protocollo, di ridurre le sue emissioni di un paniere di gas ad effetto serra dell'8% rispetto ai livelli 1990 durante il periodo 2008-2012.

Riguardo a quanto sopra, l'evoluzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dai trasporti è particolarmente preoccupante. Le emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture rappresentano all'incirca la metà di tutte le emissioni di biossido di carbonio dovute al settore dei trasporti e all'incirca il 12% di quelle prodotte complessivamente nell'Unione europea. Si prevede che le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture aumenteranno notevolmente in futuro, pregiudicando così gli impegni assunti dalla Comunità nella lotta contro il cambiamento climatico.

### 1.2 Strategia comunitaria CO<sub>2</sub>/autovetture

Nonostante il fatto che fino alla metà degli anni '80 si registrasse una riduzione del consumo di combustibile delle autovetture, da allora il consumo medio per chilometro è rimasto praticamente lo stesso. Si calcola che le emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub> dell'attuale parco automobilistico siano all'incirca di 170g/km, secondo le misurazioni effettuate con il ciclo di prova "euromix"<sup>1</sup>.

La strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture grazie ad una riduzione del consumo di combustibile, proposta dalla Commissione<sup>2</sup> e accettata dal Consiglio<sup>3</sup>, comprende per le autovetture nuove l'obiettivo di raggiungere un livello medio di emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di 120 g/km entro il 2005 (al più tardi 2010). La strategia CO<sub>2</sub>/autovetture è basata su tre fondamenti, vale a dire un accordo ambientale con i costruttori, un quadro di incentivi fiscali e un programma di etichettatura del consumo di carburante volto ad incidere sulle scelte dei consumatori.

---

<sup>1</sup> Definito nella direttiva 80/1268/CEE (GU L 375 del 31.12.1980, pag. 36) relativa al consumo di carburante dei veicoli a motore.

<sup>2</sup> Comunicazione su una strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e per migliorare il risparmio di carburante, doc. COM(95) 689 def.

<sup>3</sup> Conclusioni del Consiglio del 25.6.1996.

Nelle conclusioni del 25 giugno 1996, il Consiglio ha dichiarato che l'attuazione di un sistema di controllo del CO<sub>2</sub> prodotto dalle autovetture nuove rivestiva un'importanza "cruciale" per valutare l'efficacia della strategia CO<sub>2</sub>/autovetture. Inoltre, il Consiglio chiedeva alla Commissione di riferire regolarmente sugli effetti della strategia CO<sub>2</sub>/autovetture sul mercato automobilistico. Il Consiglio considerava poi che le misure intese a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dovevano essere coerenti con altri obiettivi ambientali, in particolare quelli di qualità dell'aria, compreso l'ozono troposferico e il fenomeno dell'acidificazione, e non dovevano compromettere la sicurezza del traffico.

I motivi che determinano l'istituzione di un sistema di controllo delle emissioni medie di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove forma parte integrante dello sviluppo della strategia comunitaria CO<sub>2</sub> /autovetture. Di conseguenza, una delle sue funzioni sarà di verificare il corretto funzionamento degli accordi eventualmente raggiunti con i costruttori automobilistici per ridurre il consumo di carburante dei veicoli.

Nel caso in cui non venga raggiunto un accordo e vengano invece emanate disposizioni legislative, un sistema di controllo si renderà necessario, dato che il raggiungimento dell'obiettivo 120 g CO<sub>2</sub>/km dipenderà non soltanto dal miglioramento tecnologico dei veicoli (raggiunto, ad esempio, imponendo valori limite), ma anche dall'evoluzione del mercato delle autovetture nuove. I cambiamenti del mercato indotti da iniziative come l'etichettatura del consumo di combustibile e le misure fiscali, devono essere sottoposti a controllo esattamente come gli sviluppi negativi. Ad esempio, se emerge una tendenza generale dei consumatori di acquistare veicoli sempre più grandi, il beneficio derivante dalla riduzione delle emissioni delle singole autovetture può essere annullato dalla tendenza generale ad acquistare modelli con un consumo di combustibile più elevato.

Per questi motivi, un sistema di controllo sarà necessario, a prescindere dalle varie politiche che integreranno la strategia comunitaria CO<sub>2</sub>/autovetture.

### **1.3 Situazione attuale**

Attualmente nell'UE non esiste alcun sistema, né a livello comunitario né a quello nazionale, per controllare le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove. La difficoltà di applicare un sistema di questo tipo è quella di collegare, in maniera trasparente, i dati sulle vendite o sull'immatricolazione con i dati ufficiali sul consumo di carburante.

Vari organismi privati hanno pubblicato stime ponderate basate sulle vendite delle autovetture e sul consumo medio di carburante, ad esempio la VDA (Verband Deutscher Automobilindustrie) ha compilato le cifre relative al parco nazionale di autovetture tedesche a partire dal 1978.

Il piano più completo di controllo delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove è stato elaborato dalla Conferenza europea dei ministri dei trasporti (CEMT)<sup>4</sup> utilizzando la base di dati BDSA (Base de Données Statistiques Automobiles) che copre 15 paesi. La BDSA è alimentata dal CCFA (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles) in base a varie fonti differenti e contiene inevitabilmente vari dati inesatti. Essa non copre tutte le autovetture di nuova immatricolazione (circa l'87% delle autovetture nuove nei paesi della CEMT).

#### **1.4 Consultazione delle parti interessate**

Per elaborare l'attuale proposta sono state organizzate tre riunioni con gli esperti degli Stati membri, della CEMT, dell'industria e delle ONG. La proposta è stata ampiamente dibattuta con vari Stati membri e con l'Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA), che si sono dichiarati favorevoli al sistema di controllo CO<sub>2</sub>/autovetture proposto.

## **2. LA PROPOSTA DI DECISIONE**

### **2.1 Obiettivi**

La Comunità ha fissato come obiettivo, da raggiungere entro il 2005, una media di 120 g/km delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> prodotte dal nuovo parco automobilistico dell'Unione europea. Attualmente non esiste alcun sistema per controllare queste emissioni a livello comunitario. Gli obiettivi della proposta di decisione del Consiglio sono pertanto i seguenti:

- valutare l'efficacia della strategia comunitaria CO<sub>2</sub>/autovetture;
- fornire informazioni sui cambiamenti del parco automobilistico dovuti all'attuazione della strategia, che possano incidere su altri obiettivi comunitari quali la qualità dell'aria, l'ozono troposferico, l'acidificazione regionale e la sicurezza stradale;
- valutare l'impatto della strategia CO<sub>2</sub>/autovetture sul mercato delle autovetture nuove.

### **2.2 Tipo di dati raccolti**

La decisione proposta istituisce un sistema di controllo in base al quale saranno raccolti i dati riguardanti le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>, il costruttore, il tipo di combustibile, la massa, la potenza e la cilindrata del motore di ogni autovettura di nuova immatricolazione. Nelle sue conclusioni, il Consiglio ha auspicato che qualsiasi tipo di sistema di controllo sia basato sui dati ufficiali comunicati dalle autorità competenti degli Stati membri. Il genere dei dati da raccogliere e da comunicare è determinato dagli obiettivi che un sistema di controllo deve perseguire, nonché della sua idoneità a controllare il raggiungimento dell'obiettivo stabilito.

---

<sup>4</sup> "Relazione sul controllo del consumo di combustibile e delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture", Conferenza europea dei ministri dei trasporti, CEMT/CM(97) 17.

Anzitutto si devono fornire i dati che permetteranno di valutare i cambiamenti del nuovo parco automobilistico che possono incidere sugli altri obiettivi comunitari, come la qualità dell'aria, l'acidificazione e l'ozono troposferico. Ad esempio, le emissioni dei veicoli a benzina e a combustibile diesel contribuiscono in modo diverso a questi effetti ambientali, per cui l'aumento della quota di mercato di uno di questi due tipi di combustibili può avere delle ripercussioni sul raggiungimento degli obiettivi comunitari in futuro.

In secondo luogo, nelle conclusioni del 25 giugno 1996, il Consiglio ha chiesto specificamente alla Commissione di considerare l'importanza dei contributi di ciascun costruttore automobilistico alla riduzione del consumo di combustibile. Pertanto è importante dal punto di vista sia della Comunità che dei costruttori che il sistema di controllo consenta di dimostrare che ciascun costruttore contribuisce all'osservanza degli accordi ambientali.

Infine, la raccolta di dati sulla ripartizione delle autovetture nuove in base al CO<sub>2</sub>, alla massa, alla potenza e alla cilindrata del motore, consentirà di valutare l'influenza della strategia CO<sub>2</sub>/autovetture sul mercato, come chiesto dal Consiglio (ad es. per individuare tendenze come una riduzione delle dimensioni dei veicoli). Questa informazione può inoltre essere utile per valutare l'impatto potenziale sulla sicurezza stradale, la domanda futura di combustibili, sulla competitività dell'industria automobilistica, e così via.

Lo schema proposto di monitoraggio permetterà una più precisa comprensione delle emissioni caratteristiche della totalità del parco autovetture. Ciò aiuterà gli Stati membri nella valutazione di tali emissioni all'interno della struttura della decisione 93/389/CEE del Consiglio inerente un meccanismo della Comunità per il monitoraggio del CO<sub>2</sub> antropogenico e le altre emissioni di gas ad effetto serra<sup>5</sup>.

### 2.3 Descrizione del sistema di controllo proposto

Il funzionamento del sistema proposto dipende dalla raccolta dei dati pertinenti da parte delle autorità competenti degli Stati membri. Dovranno essere raccolti i dati relativi a ciascun veicolo, comprese le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>, delle autovetture immatricolate in un determinato anno civile, ed effettuati alcuni calcoli semplici (ad es. il calcolo delle emissioni medie specifiche di gruppi diversi di veicoli). Questi dati aggregati devono poi essere comunicati alla Commissione che, a sua volta, dovrà aggregarli a livello europeo ed in seguito pubblicarli in una relazione annuale. Questa informazione sul monitoraggio sarà naturalmente disponibile sia ai consumatori che alle organizzazioni che ne rappresentano gli interessi.

Tutti i dati da includere nel sistema di controllo proposto saranno disponibili entro la data di attuazione prevista, grazie alla normativa comunitaria in vigore o prevista nel settore dell'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi<sup>6</sup>. I dati comunicati dagli Stati membri dovrebbero essere coerenti, poiché le autorità nazionali che rilasciano l'omologazione devono rispettare la

---

<sup>5</sup> GU L 167 del 9.7.1993, pag. 31.

<sup>6</sup> Direttiva 70/156/CEE (GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1), modificata dal ultimo dalla direttiva 96/27/CE (GU L 169 dell'8.7.1996, pag. 1).

normativa comunitaria vigente in questo settore. Non sarà necessario misurare nuovi dati.

Dalle risposte alle richieste di informazione della Commissione, è evidente che molti, se non tutti, gli Stati membri dispongono di basi di dati informatici centralizzate per l'immatricolazione dei veicoli che contengono molte delle informazioni richieste dal sistema di controllo proposto. I dati registrati nelle schede di immatricolazione provengono dal certificato di conformità oppure dai documenti di omologazione (vedi sotto).

Le informazioni necessarie per attuare il sistema di controllo proposto devono essere raccolte dalle autorità competenti degli Stati membri. In molti casi, si tratterà degli organismi ufficiali incaricati di rilevare i dati dell'immatricolazione dei veicoli. I vari sistemi di immatricolazione degli Stati membri rivelano una certa eterogeneità, ma la presente decisione non è intesa ad armonizzare questi sistemi, bensì ad utilizzare le informazioni in essi contenute. Nella maggior parte dei casi, i sistemi di immatricolazione dovranno essere leggermente migliorati per poter registrare categorie di dati che attualmente non vengono rilevati e per consentirne l'accesso e garantirne la qualità.

È stato deciso di seguire un'impostazione flessibile per quanto riguarda la raccolta dei dati di controllo pertinenti. La procedura migliore sarà l'uso del certificato di conformità come fonte dei dati, ma la decisione consentirà altri metodi se si può dimostrare che i risultati sono equivalenti. Gli Stati membri saranno tenuti a raccogliere solo i dati essenziali ai fini degli obiettivi del sistema di controllo CO<sub>2</sub>/autoveicoli per limitare il più possibile le operazioni di adeguamento dei sistemi nazionali. È probabile che non siano disponibili i dati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> di una piccola percentuale di veicoli immatricolati ogni anno, poiché non rientrano nel procedimento europeo di omologazione. Ad esempio, può essere il caso delle vetture prodotte in piccole serie, di quelle importate privatamente da un paese terzo oppure costruite dal compratore stesso. Questi veicoli non dovrebbero influire in modo significativo sulla media europea delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>.

#### **2.4 Implicazioni finanziarie**

È stato chiesto agli Stati membri di calcolare i costi dell'attuazione del sistema di controllo proposto. Una complicazione deriva però dal fatto che alcuni Stati membri hanno intrapreso un miglioramento dei sistemi di immatricolazione nazionali per motivi di politica interna (ad es. tasse di acquisto e di circolazione connesse con le emissioni dei veicoli). La recente proposta della Commissione di armonizzare i certificati di immatricolazione nell'ambito della Comunità<sup>7</sup> può inoltre stimolare alcuni Stati membri a modificare i propri sistemi di immatricolazione.

Gli Stati membri che hanno risposto, hanno indicato che i costi relativi alle modifiche sono compresi tra 17 000 e 125 000 ECU, anche se per la maggior parte si collocano al livello più basso di questa forcella, segnalando inoltre che

---

<sup>7</sup> Proposta di direttiva relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli a motori e dei loro rimorchi, doc. COM(97) 248 def.

il funzionamento del sistema di controllo comporterà altri costi annuali, compresi tra 1 000 e 42 000 ECU. Complessivamente, i costi relativi all'attuazione iniziale di un sistema di controllo CO<sub>2</sub>/autoveicoli nei 15 Stati membri sono valutati a circa 0,5-1 Mio di ECU. I costi annuali di gestione dovrebbero essere inferiori.

## 2.5 Omologazione dei veicoli

I dati necessari per la gestione del sistema di controllo sono ottenuti dall'attuale procedimento di omologazione CE dei veicoli a motore, di cui la misurazione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> forma parte integrante<sup>8</sup>.

Il costruttore deve unire alla domanda di omologazione di un veicolo una *documentazione informativa* contenente i dati tecnici del tipo di veicolo. Successivamente, l'autorità competente rilascia una *scheda di omologazione* e trasmette il *fascicolo di omologazione*, contenente tutti i dati tecnici pertinenti, a tutte le altre autorità nazionali competenti della Comunità.

Conformemente all'articolo 6 della direttiva 70/156/CEE, modificata dalla direttiva 92/53/CEE<sup>9</sup>, il costruttore, in quanto titolare dell'omologazione di un tipo di veicolo, rilascia un *certificato di conformità* che deve accompagnare tutti i veicoli nuovi. Inoltre, l'articolo 7 della medesima direttiva dispone che "Ciascuno Stato membro immatricula veicoli nuovi, ovvero ne autorizza la vendita o la messa in circolazione fondandosi su motivi concernenti la costruzione o il funzionamento degli stessi, solo se detti veicoli sono accompagnati da un certificato di conformità valido". Questo certificato riguarda un determinato veicolo e contiene tutti i dati prescritti per l'attuazione della presente decisione. La Commissione ha adottato una direttiva<sup>10</sup>, che modifica la direttiva 70/156/CEE, in modo che il valore delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> sia indicato sul certificato di conformità prima della data di inizio del sistema del controllo proposto.

Il costruttore può suddividere ciascun *tipo* di veicolo in *varianti* e *versioni* i cui dati tecnici devono figurare anche nella documentazione informativa e nel fascicolo di omologazione. Il tipo, la variante e la versione sono individuati mediante un sistema univoco di numerazione. Inoltre, il costruttore dichiara soltanto una cifra ufficiale di emissioni di CO<sub>2</sub> per versione. Ai fini del sistema di controllo, si utilizzeranno soltanto i dati specifici a ciascuna versione, come quelli che figurano sul certificato di conformità.

I costruttori applicano metodi diversi per differenziare i loro prodotti nell'ambito di un determinato tipo di veicolo (ad esempio il numero delle varie versioni dichiarate). Per una determinata versione, i veicoli possono presentare differenze relativamente alle emissioni di CO<sub>2</sub>, ma, ai fini dell'omologazione, il costruttore deve dichiarare le emissioni "peggiori". Questa cifra è indicata sul certificato di conformità. È evidente che più numerose sono le versioni dichiarate da un costruttore, più precisa sarà la cifra relativa alle emissioni

---

<sup>8</sup> Direttiva 80/1268/CEE (GU L 375 del 31.12.1980, pag. 36), modificata dalla direttiva 93/116/CE (GU L 329 del 30.12.1993, pag. 39).

<sup>9</sup> GU L 225 del 10.8.1992, pag. 1.

<sup>10</sup> Direttiva della Commissione ..... GU L .... del ....., pag. ....

medie di CO<sub>2</sub> per un determinato tipo di veicolo. In futuro, una maggior differenziazione potrebbe comportare una riduzione apparente delle emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove di un costruttore rispetto alla situazione attuale: ciò rafforza la tesi secondo cui un sistema di controllo deve utilizzare i dati specifici a ciascuna versione.

Se in futuro i costruttori differenzieranno ulteriormente i propri tipi di veicoli, i sistemi nazionali di immatricolazione dovranno assumere un maggior carico di lavoro, particolarmente negli Stati membri che intendono migliorare i loro sistemi in un prossimo futuro.

## **2.6 Cicli di prova e misura del CO<sub>2</sub>**

Prima del 1997 la misurazione del consumo di carburante e dell'emissione di CO<sub>2</sub> delle autovetture era effettuata con il ciclo di prova "euromix" definito nella direttiva 80/1268/CEE. Questo ciclo è stato sostituito con il ciclo di prova utilizzato per misurare le emissioni di gas allo scarico delle autovetture, il cosiddetto ciclo di guida urbano combinato/migliorato ("ECE + EUDC")<sup>11</sup>. Tuttavia, una proposta di direttiva<sup>12</sup>, se viene adottata, modificherà il ciclo di prova ECE impiegato per misurare le emissioni di gas allo scarico e introdurrà nuovi combustibili di riferimento a decorrere dal 1° gennaio 2000 per i nuovi tipi di veicoli e dal 1° gennaio 2001 per tutte le autovetture nuove. Il ciclo di prova specificato per misurare le emissioni di CO<sub>2</sub> resterà però invariato. La Commissione intende pertanto proporre una modifica della normativa per garantire che le emissioni di gas allo scarico e di CO<sub>2</sub> siano misurate in base alle stesse procedure di prova dopo il 1° gennaio 2000.

A seguito della modifica dell'attuale ciclo di guida ECE, le emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub>, misurate in conformità del procedimento di omologazione (e utilizzate nel sistema di controllo del CO<sub>2</sub>) aumenteranno probabilmente del 3%, anche se si tratta di una stima provvisoria. Poiché il sistema di controllo oggetto della presente decisione entrerà in vigore a partire dal 1° gennaio 2000, è probabile che l'aumento di emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> sarà rilevato ed è pertanto importante conoscerne l'origine.

## **2.7 Combustibili considerati**

Un requisito importante per il corretto funzionamento del sistema di controllo è la precisione e la coerenza dei dati rilevati dagli Stati membri. Consapevole di questo fatto, il Consiglio ha chiesto che i sistemi siano basati su dati ufficiali rilevati dalle autorità competenti degli Stati membri.

In base a questo principio, sono pertanto esclusi i dati che non sono misurati in maniera coerente in base a combustibili standard e a procedure comuni in tutta la Comunità. È quindi evidente che il sistema di controllo si limita ai dati rilevati nell'ambito della normativa di omologazione CE. Attualmente, questa riguarda soltanto i veicoli a benzina e a motore diesel, anche se si intende

---

<sup>11</sup> Definito nella direttiva 91/441/CEE (GU L 242 del 30.8.1991, pag. 1) che modifica la direttiva 70/220/CEE (GU L 76 del 6.4.1970, pag. 1), relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con le emissioni dei veicoli a motore.

<sup>12</sup> Comunicazione su una strategia futura per il controllo delle emissioni atmosferiche prodotte dal trasporto stradale alla luce dei risultati del programma Auto/Oil, COM (96) 248 def.

ampliarla in futuro ai veicoli a gas naturale compresso (GNC) e a gas di petrolio liquefatto (GPL). La Commissione presenterà modifiche alla presente decisione nel momento in cui altri combustibili saranno inclusi nella normativa. Si prevede che inizialmente saranno omologati pochi veicoli alimentati a gas, per cui l'impatto sulle emissioni medie di CO<sub>2</sub> del nuovo parco automobilistico sarà ridotto.

L'inclusione dei veicoli elettrici è problematica per la difficoltà di valutare i vantaggi del loro uso in termini di emissioni totali di CO<sub>2</sub>. Anche se le emissioni di CO<sub>2</sub> allo scarico sono nulle, quelle prodotte durante il ciclo di vita possono essere considerevoli e, inoltre, possono variare notevolmente nella Comunità a causa della notevole differenza strutturale delle industrie produttrici di elettricità negli Stati membri.

## **2.8 Garanzia di qualità dei dati**

Gli Stati membri saranno responsabili della validità e della precisione dei dati da essi rilevati. Il sistema di controllo proposto utilizzerà soltanto dati ufficiali forniti dagli Stati membri e rilevati dai documenti di omologazione o dal certificato di conformità. Inoltre, sono stati fissati alcuni criteri sulle modalità di sfruttamento di queste fonti.

Ciononostante, esistono varie fonti potenziali di errore, evidenziate nella proposta di decisione, tra cui l'errore umano nella conversione digitale dei dati contenuti nei documenti di omologazione su carta, l'estrazione corretta dei dati specifici di ciascuna versione dalle basi informatiche di omologazione, l'errore umano nel trasferimento dei dati dal certificato di conformità su carta alla scheda elettronica all'atto dell'immatricolazione del veicolo e il trasferimento automatico di dati inesatti da parte dei costruttori e dei concessionari all'atto dell'immatricolazione. Si chiederà agli Stati membri di ridurre al minimo questi errori e di valutare la qualità dei dati da essi raccolti. La precisione di questi dati è fondamentale in quanto serviranno per misurare sia l'efficacia della strategia comunitaria CO<sub>2</sub>/autovetture che i risultati ottenuti dai costruttori nel ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> del nuovo parco automobilistico. In ogni caso, la Commissione valuterà il funzionamento del sistema di controllo e potrà proporre, se necessario, le opportune misure per migliorare il funzionamento del sistema.

## **2.9 Sistemi di immatricolazione dei veicoli degli Stati membri**

La presente decisione non ha lo scopo di armonizzare i vari sistemi nazionali di immatricolazione dei veicoli, ma semplicemente di estrarre da essi dati di una certa qualità a fini di controllo. Una conseguenza indiretta dell'attuazione di un sistema di controllo potrebbe essere la necessità di adattare alcuni sistemi nazionali di immatricolazione, piuttosto eterogenei, come indicato qui di seguito.

I dati contenuti nelle basi nazionali di immatricolazione sono riassunti nella tabella 1.

### 2.9.1 *Austria*

Per immatricolare un'autovettura nuova il compratore deve presentare all'organismo regionale competente un certificato di conformità; le autorità regionali trasmettono quindi i dati al Ministero dell'interno (e all'istituto statistico centrale) dove viene creata una scheda elettronica di immatricolazione in una base di dati centralizzata. Recentemente l'Austria ha istituito una nuova tassa sull'acquisto delle autovetture basata sul consumo di carburante e, prossimamente, sulle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>. In questo modo la precisione e la qualità dei dati rilevati a scopi di controllo dovrebbero migliorare.

### 2.9.2 *Belgio*

Esiste un sistema centralizzato di immatricolazione delle autovetture che utilizza, per ciascuna scheda di immatricolazione, i dati che figurano nei documenti di omologazione, tranne che per i veicoli importati privatamente, per i quali si utilizza il certificato di conformità quando è disponibile.

### 2.9.3 *Danimarca*

Esiste un sistema informatizzato di immatricolazione delle autovetture, cui si prevede di apportare alcune modifiche di carattere amministrativo per includere il consumo di carburante nella scheda elettronica di immatricolazione, sulla base del quale sarà calcolata la tassa di circolazione. I dati di immatricolazione sono presi dai documenti di omologazione, oppure dal certificato di conformità e da un'ispezione del veicolo.

### 2.9.4 *Finlandia*

L'immatricolazione delle autovetture nuove è effettuata per via informatica direttamente dagli organismi ufficiali di ispezione e attualmente è disponibile una base di dati di immatricolazione classificati in base alla versione. Le informazioni sono estratte da una base di dati contenente i documenti di omologazione oppure da un'ispezione dei veicoli, ma non dal certificato di conformità.

### 2.9.5 *Francia*

La scheda e il certificato di immatricolazione sono creati su richiesta del proprietario del veicolo e su presentazione del certificato di conformità alle autorità competenti dei vari dipartimenti. Tutti le schede di immatricolazione sono memorizzate in una base di dati centralizzata che contiene i dati suddivisi per versione. Questi ultimi sono estratti da una base di dati di omologazione utilizzando i numeri del tipo, della variante e della versione che figurano sul certificato di conformità presentato dal proprietario del veicolo.

### 2.9.6 *Germania*

Esiste una base di dati nazionale centralizzata di immatricolazione dei veicoli. Le informazioni sono estratte dai documenti di omologazione, ma i dati tecnici relativi a più versioni simili, conformemente alla normativa di omologazione, sono aggregati in una base di dati. Le informazioni tecniche su ciascuna

“versione aggregata” sono inviate alle autorità regionali di immatricolazione (dipendenti dai Länder) che rilasciano al richiedente un documento di immatricolazione (“Fahrzeugschein”) su presentazione di un “certificato di conformità tedesco” (“Fahrzeugbrief”) fornito dal costruttore o dall'importatore, se la KBA lo autorizza sulla base di un'omologazione già concessa.

#### *2.9.7 Grecia*

La Direzione dell'informazione presso il Ministero dei trasporti dispone di una base di dati elettronica di immatricolazione dei veicoli. Le autorità regionali competenti estraggono i dati delle schede di immatricolazione da una base di dati di omologazione quando si chiede l'immatricolazione del veicolo. Prima di immatricolare un veicolo, si confrontano i dati contenuti nelle schede di omologazione con quelli che figurano sul certificato di conformità utilizzando i numeri del tipo, della variante della versione per accedere alla base di dati di omologazione.

#### *2.9.8 Irlanda*

Le informazioni tecniche necessarie per immatricolare le autovetture nuove sono fornite dai concessionari in formato elettronico e registrate in una base centralizzata. Questi dati sono essenzialmente quelli contenuti nel certificato di conformità. Le richieste di immatricolazione sono effettuate in linea da un ufficio locale. I dati pertinenti sono estratti da una base centrale e inseriti in una scheda di immatricolazione.

#### *2.9.9 Italia*

L'Italia non ha comunicato alcuna informazione sui sistemi di immatricolazione dei veicoli.

#### *2.9.10 Lussemburgo*

Esiste una base di dati centralizzata relativa all'immatricolazione delle autovetture. Questi dati sono in genere estratti dai documenti di omologazione presentati dai costruttori o presi dal certificato di conformità che accompagna ogni veicolo nuovo. Sono attualmente registrati soltanto i dati necessari per la gestione e il calcolo della tassa annuale di circolazione.

#### *2.9.11 Paesi Bassi*

L'attuale base di dati per l'immatricolazione dei veicoli sarà sostituita nei prossimi 1-2 anni. Per il momento, informazioni specifiche alla versione, ottenute dai documenti di omologazione, sono contenute in una base di dati centralizzata gestita dalle autorità centrali competenti. L'importatore (costruttore/concessionario) di un veicolo nuovo chiede a queste autorità il rilascio di una carta di immatricolazione previo invio, per via elettronica, di alcuni dati che figurano sul certificato di conformità. La carta di immatricolazione è inviata all'acquirente di una nuova autovettura tramite il concessionario.

### 2.9.12 Portogallo

Esiste una base centralizzata di immatricolazione, i cui dati sono presi dal certificato di conformità.

### 2.9.13 Spagna

Le autorità provinciali di circolazione stradale estraggono da una "scheda di ispezione tecnica" (basata sul certificato di conformità) le informazioni necessarie per creare una scheda elettronica all'atto dell'immatricolazione del veicolo. La Direzione generale per la circolazione è responsabile di una base centralizzata contenente tutti le schede di immatricolazione.

### 2.9.14 Svezia

Per immatricolare un'autovettura nuova, si utilizzano i dati del certificato di conformità per creare una scheda di immatricolazione relativa al nuovo veicolo. Le schede di immatricolazione sono memorizzate in una base elettronica centralizzata.

### 2.9.15 Regno Unito

Attualmente esiste una base elettronica centralizzata di immatricolazione dei veicoli. I dati di omologazione sono utilizzati, ma senza "estrarre i dati" dalle basi. Il certificato di conformità è utilizzato per i veicoli non di serie. Il sistema di immatricolazione è in fase di aggiornamento in modo da permettere al costruttore/concessionario di estrarre automaticamente i dati (essenzialmente una versione elettronica del certificato di conformità) e di rilasciare in linea un certificato di immatricolazione presso la sede del concessionario. Si prevede che il 90% delle nuove immatricolazioni saranno effettuate con questo sistema entro il 1999.

## 3. MOTIVAZIONE DEL PRINCIPIO DI SUSSIDIARIETÀ

### a) *Quali sono gli obiettivi dell'azione prevista rispetto agli obblighi dell'Unione europea?*

La strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove stabilisce come obiettivo un valore medio di 120 g/km di CO<sub>2</sub> per tutte le autovetture nuove vendute nella Comunità. Questo obiettivo deve essere raggiunto entro il 2005 (al più tardi 2010).

Un sistema di controllo delle emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove è necessario per valutare l'efficacia della strategia comunitaria, come ha riconosciuto il Consiglio nelle conclusioni del 25 giugno 1996.

### b) *L'azione prevista è di competenza esclusiva dell'Unione europea o di competenza concorrente con gli Stati membri?*

Competenza concorrente; articolo 130 S.

- c) ***Qual è la dimensione comunitaria del problema (per esempio quanti Stati membri partecipano all'azione, quale soluzione è stata finora applicata)?***

La strategia CO<sub>2</sub> /autovetture stabilisce un obiettivo comunitario e, quindi, è necessario un controllo comunitario per valutarne l'efficacia. Attualmente a livello di Unione europea non esiste alcun sistema che consenta di controllare le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture nuove. Soltanto gli Stati membri rilevano i dati necessari al funzionamento di un sistema di controllo sufficientemente preciso e affidabile. Tutti gli Stati membri sono interessati e la loro partecipazione è necessaria per poter far funzionare correttamente il sistema a livello comunitario.

- d) ***Qual è la soluzione più efficace se si raffrontano i mezzi dell'Unione europea con quelli degli Stati membri?***

Il coordinamento a livello comunitario è necessario per la natura dell'obiettivo prefissato. Gli Stati membri sono responsabili della raccolta, della registrazione e della trasmissione dei dati pertinenti. La decisione proposta prescrive soltanto l'aggregazione dei dati a livello europeo.

- e) ***Quali vantaggi concreti derivano dall'azione prevista dell'Unione europea e quale sarebbe il costo dell'inazione?***

Il principale vantaggio dell'azione proposta è la possibilità di valutare l'efficacia delle politiche comunitarie per ridurre le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove. È difficile valutare il costo dell'inazione in termini monetari, ma se le misure di riduzione delle emissioni non danno risultati, vi sarà un ulteriore rischio di interferenza antropogenica con il sistema climatico. È estremamente difficile stimare i vantaggi derivanti dall'attuazione del sistema di controllo CO<sub>2</sub>/autovetture. In pratica, è l'unico modo per controllare i passi compiuti per raggiungere l'obiettivo comunitario relativo alle emissioni di CO<sub>2</sub> per le autovetture.

È stato chiesto agli Stati membri di valutare i costi di attuazione del sistema proposto. Secondo gli Stati membri che hanno risposto, i costi relativi a queste modifiche sono compresi tra 17 000 e 125 000 ECU, anche se per la maggior parte di essi si collocano al livello più basso. Gli stessi Stati membri hanno indicato che la gestione del sistema comporterà un costo annuale supplementare compreso tra 1 000 e 42 000 ECU. Complessivamente, i costi di attuazione del sistema di controllo CO<sub>2</sub>/autovetture nei quindici Stati membri saranno inizialmente compresi tra 0,5 e 1 milione di ECU. I costi annuali di gestione dovrebbero essere inferiori.

- f) ***Quali modalità d'azione sono a disposizione dell'Unione europea (raccomandazione, sostegno finanziario, regolamento, reciproco riconoscimento, ecc.)***

Per disporre di un sistema di controllo valido, gli Stati membri devono trasmettere ogni anno alla Commissione una serie minima di dati. Si ritiene che ciò non possa essere garantito da una raccomandazione o da un finanziamento. Lo scopo dell'atto legislativo proposto è di ottenere dagli Stati membri l'invio di

determinati dati alla Commissione. Non si intende armonizzare le disposizioni nazionali.

Si tratta pertanto di scegliere tra una decisione e una direttiva. Dai precedenti<sup>13</sup> contemplati dalla legislazione comunitaria in settori analoghi si deduce che una decisione è l'atto più appropriato.

**g) *È necessaria una regolamentazione uniforme o basta una direttiva che stabilisca gli obiettivi generali e ne lasci l'esecuzione agli Stati membri?***

Come indicato al precedente punto *f)*, lo scopo della decisione proposta è di assicurare la disponibilità di determinati dati a livello comunitario. Il sistema di controllo richiede informazioni piuttosto specifiche che devono essere ottenute da fonti analoghe per garantire la coerenza e uno stesso grado di precisione dei dati comunicati dai vari Stati membri. Tuttavia, non si intende armonizzare i sistemi nazionali di immatricolazione dei veicoli. Per il corretto funzionamento del sistema di controllo è necessario soltanto che questi sistemi di immatricolazione implicino la rilevazione di una serie *minima* di dati sufficientemente precisi. Gli Stati membri conserveranno una totale libertà d'azione nei confronti dei propri sistemi nazionali di immatricolazione dei veicoli.

#### **4. CONTENUTO DELLA PROPOSTA**

##### **4.1 Articolo 1**

Questo articolo dispone che gli Stati membri applichino sul loro territorio un sistema di controllo delle emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove. Il sistema si applica alle autovetture immatricolate per la prima volta nell'Unione europea.

##### **4.2 Articolo 2**

Questo articolo contiene la definizione di alcuni termini che ricorrono nella decisione proposta.

##### **4.3 Articolo 3**

In combinazione con l'allegato I, questo articolo prescrive che i dati specifici di ciascun veicolo siano rilevati dagli Stati membri ai fini del sistema di controllo CO<sub>2</sub>/autovetture. Inoltre, l'articolo indica le responsabilità degli Stati membri per quanto riguarda la validità e la qualità dei dati da essi rilevati.

##### **4.4 Articolo 4**

Questo articolo indica quali dati devono essere comunicati alla Commissione. La loro preparazione richiede alcuni calcoli semplici sui dati specifici ai singoli veicoli rilevati nel precedente anno civile. I calcoli sono descritti nell'allegato III.

---

<sup>13</sup> (a) Decisione 97/101/CE del Consiglio che instaura uno scambio reciproco di informazioni e di dati provenienti dalle reti e dalle singoli stazioni di misurazione dell'inquinamento atmosferico negli Stati membri (GU L 35 del 5.2.1997, pag. 14); (b) Decisione 93/389/CEE del Consiglio su un meccanismo di controllo delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di altri gas ad effetto serra nella Comunità (GU L 167 del 9.7.1993, pag. 31)

L'allegato IV descrive il formato con cui dati devono essere trasmessi alla Commissione. L'articolo prevede che, per trasmettere questi dati, gli Stati membri dispongono di un periodo di tre mesi a partire dalla fine di un dato anno civile, mentre per il primo anno di esercizio questo periodo è di sei mesi.

#### **4.5 Articolo 5**

Questo articolo chiede semplicemente agli Stati membri di designare l'organismo responsabile della raccolta e dell'invio dei dati di controllo e di informarne la Commissione.

#### **4.6 Articolo 6**

Questo articolo prescrive che gli Stati membri informino la Commissione delle modalità di applicazione della decisione.

#### **4.7 Articolo 7**

Questo articolo contempla l'obbligo, per la Commissione, di riferire sul funzionamento del sistema di controllo entro il 31 dicembre 2003.

#### **4.8 Articolo 8**

In questo articolo la Commissione dichiara di voler presentare al Consiglio una relazione annuale sui dati di controllo comunicati dagli Stati membri.

#### **4.9 Articolo 9**

L'articolo 9 dichiara che la decisione del Consiglio è destinata agli Stati membri.

#### **4.10 Allegato I**

In questo allegato sono descritti i dati che devono essere rilevati dagli Stati membri, nonché le fonti da utilizzare.

#### **4.11 Allegato II**

In questo allegato sono descritte le condizioni che disciplinano l'uso di determinate fonti di dati diverse dal certificato di conformità, destinate al sistema di controllo proposto, e sono indicate varie fonti potenziali di errore.

#### **4.12 Allegato III**

Questo allegato descrive i calcoli da effettuare prima di comunicare i dati rilevati dagli Stati membri alla Commissione.

#### **4.13 Allegato IV**

Questo allegato prescrive il formato con il quale i dati di controllo devono essere comunicati alla Commissione.

**Tabella 1. Sommario dei dati contenuti nelle basi di dati nazionali per l'immatricolazione dei veicoli**

	Fonte dei dati di immatricolazione		Dati contenuti nelle schede elettroniche di immatricolazione				
	Omologazione	Certificato di conformità	Tipo di combustibile	Massa (della carrozzeria in ordine di marcia)	Costruttore	Potenza	Cilindrata del motore
Austria		sì	sì	sì	sì	sì	sì
Belgio	sì	(vetture importate da privati)	sì		sì	sì	sì
Danimarca	sì	(in certi casi con controllo del veicolo)	sì	sì (senza combustibile, refrigerante e olio)	sì	no	no
Finlandia	controllo per confronto	sì	sì	sì	possibile via VIN	sì	sì
Francia	sì		sì	sì (non basata sul certificato di conformità)	sì	sì	sì
Germania	sì		sì	sì (non basata sul certificato di conformità)	sì	sì	sì
Grecia	sì	(confrontati con i certificati di conformità)	sì	?	sì	sì	?
Irlanda		sì (fornito dal concessionario)	sì	no, ma possibile	sì	no, ma possibile	sì
Italia	sì	sì					
Lussemburgo	sì	sì					
Paesi Bassi	sì	veicoli importati da privati	sì	sì (massa in ordine di marcia meno 100 kg)	sì	no, ma possibile	no, ma possibile
Portogallo		sì	sì	sì	sì		
Spagna	sì		sì		sì	(cavalli fiscali)	sì
Svezia		sì	sì	sì	sì	sì	sì
Regno Unito	sì (non estratti)	sì (vetture non di serie)	sì	no	sì	no	sì

Proposta di  
DECISIONE DEL CONSIGLIO  
che istituisce un sistema di controllo delle emissioni medie specifiche di biossido di carbonio prodotte dalle autovetture nuove

---

**IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,**

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 130 S, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione<sup>14</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale<sup>15</sup>,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato, in cooperazione con il Parlamento europeo<sup>16</sup>,

- (1) considerando che la Comunità riconosce che la concentrazione di gas ad effetto serra nell'atmosfera deve essere stabilizzata ad un livello che eviti una pericolosa interferenza antropogenica con il sistema climatico;
- (2) considerando che la Comunità è tenuta, a norma della convenzione quadro delle Nazioni unite sul cambiamento climatico, a stabilizzare entro il 2000 le emissioni di biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>) ai livelli del 1990;
- (3) considerando che la Comunità ha accettato l'obiettivo, fissato nel protocollo concordato nell'ambito della conferenza delle parti alla convenzione quadro delle Nazioni Unite sul cambiamento climatico, tenutasi a Kyoto nel dicembre 1997, di ridurre nella Comunità le emissioni di un paniere di gas ad effetto serra dell'8% rispetto ai livelli del 1990 durante il periodo 2008-2012;
- (4) considerando che la decisione 93/389/CEE<sup>17</sup> del Consiglio istituisce un meccanismo di controllo delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di altri gas ad effetto serra nella Comunità;
- (5) considerando che, avendo constatato l'importanza delle autovetture quale fonte di CO<sub>2</sub>, la Comunità, con la Comunicazione della Commissione del 20 dicembre 1995<sup>18</sup>, ha elaborato una strategia intesa a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e a migliorare il risparmio di carburante;
- (6) considerando che le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove sono misurate partendo da una base armonizzata a livello comunitario, conformemente alla metodologia istituita dalla direttiva 80/1268/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, relativa alle emissioni di biossido di carbonio e al consumo di

---

14 GU

15 GU

16 Parere del Parlamento europeo del ..... (GU ); posizione comune del Consiglio del ..... (GU ); decisione del Parlamento europeo del ..... (GU ).

17 GU L 167 del 9.7.1993, pag. 31.

18 COM(95) 689 def.

carburante dei veicoli a motore<sup>19</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 93/116/CE della Commissione<sup>20</sup>;

- (7) considerando che è necessario stabilire le procedure di controllo delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove commercializzate nella Comunità, allo scopo di controllare l'efficacia della strategia comunitaria di cui alla Comunicazione della Commissione del 20 dicembre 1995;
- (8) considerando che gli Stati membri devono rilevare soltanto i dati ufficiali che siano coerenti con la direttiva 70/156/CEE<sup>21</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 98/14/CE della Commissione<sup>22</sup>;
- (9) considerando che la direttiva 70/156/CEE del Consiglio dispone che i costruttori devono rilasciare un certificato di conformità il quale deve accompagnare ogni autovettura nuova e che 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;
- (10) considerando che la presente decisione non è intesa ad armonizzare i sistemi nazionali di immatricolazione dei veicoli, bensì a basarsi su tali sistemi per la raccolta di un insieme minimo di dati, necessari al corretto funzionamento di un sistema comunitario di controllo delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture nuove;
- (11) considerando che detto sistema di controllo deve essere applicato soltanto alle autovetture che vengono immatricolate per la prima volta nella Comunità e che non sono già state immatricolate precedentemente in un paese terzo,

## **HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:**

### *Articolo 1*

La presente decisione istituisce un sistema di controllo delle emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture nuove immatricolate nella Comunità. Detto sistema si applica soltanto alle autovetture che vengono immatricolate per la prima volta nella Comunità, che non sono mai state precedentemente immatricolate in un paese terzo e che sono state sottoposte ad omologazione CE, conformemente al disposto della direttiva 70/156/CEE.

### *Articolo 2*

Ai fini della presente decisione, si intende per:

1. *Autovettura*, un veicolo a motore della categoria M1, come definito all'allegato I della direttiva 70/156/CEE, utilizzato per il trasporto di passeggeri e che non

---

<sup>19</sup> GU L 375 del 31.12.1980, pag. 36.

<sup>20</sup> GU L 329 del 30.12.1993, pag. 39.

<sup>21</sup> GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1.

<sup>22</sup> GU L 91 del 25.3.1988, pag. 1.

comprende più di otto posti a sedere, oltre al sedile del conducente. Sono esclusi i veicoli a motore a due o tre ruote e i veicoli per fini speciali, definiti al secondo trattino dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a) della direttiva 70/156/CEE;

2. *Autovettura di nuova immatricolazione*, un'autovettura immatricolata per la prima volta nella Comunità. Sono espressamente esclusi i veicoli immatricolati una seconda volta in un altro Stato membro o che sono stati immatricolati precedentemente fuori della Comunità;
3. *Certificato di conformità*, il certificato di cui all'articolo 6 della direttiva 70/156/CEE, che deve accompagnare ogni autovettura nuova prima che questa sia immatricolata o messa in circolazione;
4. *Emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>* di una determinata autovettura, le emissioni misurate in conformità al disposto della direttiva 80/1268/CEE;
5. *Costruttore*, la denominazione commerciale indicata nel certificato di conformità (come *marca*) della persona o dell'ente responsabile, nei confronti dell'autorità che provvede all'omologazione, di tutti gli aspetti relativi ad un tipo di veicolo determinato;
6. *Potenza netta massima* di un'autovettura nuova, la potenza massima del motore dichiarata nel certificato di conformità e misurata in conformità al disposto della direttiva 80/1269/CEE<sup>23</sup> del Consiglio;
7. *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 70/156/CEE;
8. *Cilindrata del motore*, la cilindrata dichiarata nel certificato di conformità e misurata secondo il disposto della direttiva 80/1269/CEE;
9. *Tipo di combustibile*, il combustibile per il quale la vettura è stata inizialmente omologata e che figura nel certificato di conformità;
10. *Scheda di immatricolazione*, la scheda elettronica contenente i dati relativi all'immatricolazione di un'autovettura;
11. *Variante e versione*, i veicoli differenziati di un determinato tipo, dichiarati dal costruttore, come definiti all'allegato II della direttiva 70/156/CEE, e identificati esclusivamente in base al numero del tipo, della variante e della versione;
12. *Documenti di omologazione*, il fascicolo di omologazione contenente la documentazione informativa, la scheda di omologazione e i risultati delle prove, trasmesse alle varie autorità nazionali di omologazione, secondo il disposto dell'articolo 4, paragrafi 5 e 6 della direttiva 70/156/CEE.

---

<sup>23</sup> GUL 375 del 31.12.1980, pag. 46.

### *Articolo 3*

1. Ai fini dell'istituzione del sistema di controllo di cui all'articolo 1, gli Stati membri rilevano i dati descritti all'allegato I per ogni autovettura di cui al predetto articolo, immatricolata sul loro territorio.
2. Gli Stati membri possono trarre i dati di cui al paragrafo 1 dai documenti di omologazione CE o dal certificato di conformità.
3. Gli Stati membri sono responsabili della convalida e della qualità dei dati da essi rilevati. Essi prendono in considerazione le fonti potenziali di errore descritte nell'allegato II, adottano le disposizioni necessarie per ridurre al minimo tali errori e procedono ad una valutazione annuale, mediante analisi statistica o altro metodo, della percentuale di dati inesatti da essi rilevati e registrati. Gli Stati membri comunicano alla Commissione tale valutazione unitamente ai dati di controllo che essi devono trasmettere in conformità dell'articolo 4, paragrafo 1.
4. Alla luce delle valutazioni di cui al paragrafo 3, la Commissione può chiedere agli Stati membri di indicare in dettaglio le procedure seguite per garantire la qualità dei dati. Ove ritenga insoddisfacente l'efficacia di tali procedure, la Commissione, dopo aver consultato gli Stati membri, può chiedere l'applicazione di ulteriori misure.

### *Articolo 4*

1. Ogni anno civile, gli Stati membri effettuano i calcoli seguenti, applicando i metodi descritti all'allegato III.
  - a) Per ciascun tipo di combustibile:
    - i) il numero totale delle autovetture di nuova immatricolazione,
    - ii) le emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub> per le autovetture di nuova immatricolazione;
  - b) Per ciascun tipo di costruttore e di combustibile il numero delle autovetture di nuova immatricolazione e le emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub>;
  - c) Per ciascun tipo di combustibile e per ciascuna categoria di emissioni di CO<sub>2</sub> specificata all'allegato III, punto 4, il numero delle autovetture di nuova immatricolazione;
  - d) Per ciascun tipo di combustibile e ciascuna categoria di massa definita all'allegato III, punto 5:
    - i) medie specifiche di CO<sub>2</sub>,
    - ii) la massa il numero delle autovetture di nuova immatricolazione,
    - iii) le emissioni media;

- e) Per ciascun tipo di combustibile e ciascuna categoria di potenza netta del motore definita all'allegato III, punto 6:
    - i) il numero delle autovetture di nuova immatricolazione,
    - ii) le emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub>,
    - iii) la potenza media netta del motore;
  - f) Per ciascun tipo di combustibile e ciascuna categoria di cilindrata definita all'allegato III, punto 7:
    - i) il numero delle autovetture di nuova immatricolazione,
    - ii) le emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub>,
    - iii) la cilindrata media del motore.
2. Gli Stati membri trasmettono annualmente alla Commissione i dati di cui al paragrafo 1, procedendovi per la prima volta entro il 1° luglio 2001. Essi trasmettono successivamente ogni anno, entro il 1° aprile, i dati di controllo relativi all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato all'allegato IV.
3. A richiesta della Commissione, gli Stati membri trasmettono altresì l'integralità dei dati rilevati ai sensi dell'articolo 3.

#### *Articolo 5*

Gli Stati membri designano l'organismo responsabile della raccolta e della comunicazione dei dati di controllo e ne informano la Commissione entro il 31 luglio 2000.

#### *Articolo 6*

Entro il 31 luglio 2000 gli Stati membri trasmettono alla Commissione una relazione sulle modalità mediante le quali intendono dare applicazione alle disposizioni della presente decisione. Sulla base di tali relazioni, la Commissione può richiedere ulteriori informazioni ovvero, dopo aver consultato gli Stati membri, la modifica delle modalità di applicazione previste.

#### *Articolo 7*

La Commissione riferisce al Consiglio in merito al funzionamento del sistema di controllo istituito dalla presente decisione entro il 31 dicembre 2003.

#### *Articolo 8*

La Commissione presenta al Consiglio una relazione annuale basata sui dati di controllo comunicati dagli Stati membri.

*Articolo 9*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles,

Per il Consiglio  
Il Presidente

## ALLEGATO I

### **Dati che gli Stati membri devono rilevare e trasmettere ai fini del sistema di controllo delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture nuove**

Per quanto riguarda l'attuazione di un sistema comunitario di controllo delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove, gli Stati membri rilevano un numero minimo di dati per ciascuna autovettura nuova immatricolata per la prima volta nella Comunità. Vengono considerate soltanto le vetture a benzina e a motore diesel poiché si tratta degli unici combustibili contemplati dalla normativa comunitaria di omologazione dei veicoli.

1. Gli Stati membri rilevano e registrano i seguenti dati per ogni autovettura nuova immatricolata per la prima volta nella Comunità:
  - emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> (g/km)
  - tipo di combustibile (ad es. benzina, combustibile diesel)
  - costruttore
  - massa (kg)
  - potenza massima netta (kW)
  - cilindrata del motore (cm<sup>3</sup>)

## ALLEGATO II

### Qualità e precisione dei dati

#### 1. Introduzione

I costruttori possono differenziare i propri *tipi* di autovetture in *varianti* e queste ultime in *versioni*. I dati più precisi sulle emissioni di CO<sub>2</sub> di un determinato tipo di vettura sono quelli relativi alla versione particolare cui appartiene il veicolo. Pertanto, ai fini del sistema di controllo, gli Stati membri rilevano soltanto i dati “specifici” di ciascuna versione.

#### 2. Uso dei documenti di omologazione come fonte dei dati di controllo

- a) I dati da utilizzare ai fini del controllo delle emissioni CO<sub>2</sub>/autovetture (o da includere in una base di dati elettronica da utilizzare successivamente allo stesso scopo) devono essere estratti dal “fascicolo di omologazione” ufficiale che accompagna la notifica dell’omologazione, comunicato dalle autorità nazionali competenti degli Stati membri, conformemente alla direttiva 70/156/CEE.
- b) Il fascicolo di omologazione comunicato dalle autorità nazionali competenti può contenere dati specifici relativi a più versioni. È importante, perciò, individuare correttamente, nel fascicolo di omologazione, i dati pertinenti relativi ad una autovettura nuova cui si applicano le disposizioni della presente decisione. Pertanto, i dati relativi ad una versione specifica devono essere selezionati sulla base dei numeri del “*tipo*”, della “*variante*” e della “*versione*” che figurano nel certificato di conformità, il quale deve obbligatoriamente contenere i dati relativi alla versione specifica di un determinato tipo di autovettura.

#### 3. Fonti potenziali di errore

##### a) Estrazione dei dati specifici di una versione dai documenti di omologazione

L’uso dei documenti di omologazione quale fonte di dati ai fini della presente decisione può dar luogo a due importanti fonti di errore. La prima può risultare dalla conversione elettronica dei dati contenuti nella documentazione informativa su carta per introdurli in una base informatica di omologazione, conversione che può dar luogo ad errore umano. La seconda riguarda l’estrazione corretta dei dati dalle basi informatiche di omologazione. In queste basi, i dati relativi a ciascuna versione devono essere identificati esclusivamente mediante la combinazione univoca dei numeri di *tipo*, *variante* e *versione* che figurano nel certificato di conformità.

b) Trasferimento dei dati del certificato di conformità in una scheda elettronica di immatricolazione

Quando i dati che figurano nel certificato di conformità (su carta) sono introdotti in una scheda elettronica di immatricolazione, vi è il rischio che non vengano inseriti correttamente. La fonte più probabile è l'errore umano.

c) Trasferimento automatico dei dati dei costruttori alle autorità di immatricolazione

In alcuni Stati membri il costruttore è tenuto a trasferire elettronicamente i dati che figurano nel certificato di conformità alle autorità di immatricolazione (o direttamente nelle schede di immatricolazione). Evidentemente vi è la possibilità che i dati trasferiti non siano corretti, per cui i sistemi dovrebbero essere convalidati.

## ALLEGATO III

### Metodi di calcolo dei dati di controllo delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture nuove

Il presente allegato descrive i dati di controllo che devono essere comunicati alla Commissione europea. Queste informazioni sono tratte dai dati greggi (elencati nell'allegato I) rilevati all'atto della prima immatricolazione di un'autovettura nuova, conformemente ai metodi presentati qui di seguito. Il formato esatto da utilizzare per comunicare i dati alla Commissione è descritto nell'allegato IV.

Devono essere considerati soltanto le vetture a benzina e a combustibile diesel poiché si tratta degli unici combustibili contemplati nella normativa comunitaria in materia di omologazione dei veicoli. Ai fini del sistema di controllo devono essere considerati soltanto i dati relativi alle autovetture nuove che non siano già state immatricolate precedentemente sul territorio dell'Unione europea. Le disposizioni della presente decisione non si applicano esplicitamente alle autovetture che siano già state immatricolate in un paese dell'Unione europea o in un paese terzo.

#### 1. Numero di autovetture di nuova immatricolazione, calcolato in base al tipo del combustibile ( $N_f$ ).

Per ciascun tipo di combustibile (benzina e combustibile diesel), gli Stati membri calcolano il numero totale delle autovetture nuove che sono state immatricolate per la prima volta sul loro territorio. Per ciascun tipo di combustibile,  $f$ , il numero delle autovetture nuove immatricolate per la prima volta è indicato come  $N_f$ .

#### 2. Emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture di nuova immatricolazione alimentate con un determinato tipo di combustibile ( $S_{f,ave}$ )

Le emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub> di tutte le autovetture di nuova immatricolazione alimentate con un determinato tipo di combustibile (indicato come  $S_{f,ave}$ ) è calcolata sommando le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di ogni autovettura di nuova immatricolazione alimentata con un determinato tipo di combustibile,  $S_f$ , e dividendo la somma per il numero di autovetture di nuova immatricolazione alimentate con lo stesso tipo di combustibile,  $N_f$ .

$$S_{f,ave} = (1/ N_f) \cdot \sum S_f$$

#### 3. Emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub> di tutte le autovetture di nuova immatricolazione alimentate con un determinato tipo di combustibile e fabbricate da uno stesso costruttore ( $S_{f,ave,man}$ )

La media è calcolata sommando le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di ogni autovettura di nuova immatricolazione alimentata con un determinato tipo di combustibile e fabbricata da uno stesso costruttore,  $S_{f,man}$ , e dividendo la somma per il numero totale delle autovetture di nuova immatricolazione alimentate da uno stesso tipo di combustibile e fabbricate dello stesso costruttore,  $N_{f,man}$ .

$$S_{f,ave,man} = (1/ N_{f,man}) \cdot \sum S_{f,man}$$

#### 4. Ripartizione delle autovetture nuove in base alle emissioni di CO<sub>2</sub>

Per ciascuna delle seguenti categorie di emissioni di CO<sub>2</sub>: <60, 60-80, 81-100, 101-120, 121-140, 141-160, 161-180, 181-200, 201-250, 251-300, >300 g/km, deve essere registrato il numero delle autovetture di nuova immatricolazione alimentate con un determinato tipo di combustibile.

#### 5. Ripartizione delle autovetture nuove in base alla massa

Per ciascuna delle seguenti categorie di massa: <650, 650-750, 751-850, 851-950, 951-1050, 1051-1150, 1151-1250, 1251-1350, 1351-1550, 1551-1750 e >1750 kg, devono essere registrati il numero delle autovetture alimentate con un determinato tipo di combustibile, la massa media dei veicoli, nonché le emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub>.

Se il numero delle autovetture nuove per una determinata categoria di massa,  $m$ , e alimentate con uno stesso tipo di combustibile,  $f$ , è dato da  $N_{f,m}$ , la massa media di questi veicoli  $M_{f,m,ave}$ , è calcolata sommando le masse  $M_{f,m}$  di ciascuna vettura nuova e dividendo la somma per  $N_{f,m}$ .

$$M_{f,m,ave} = (1/ N_{f,m}) \cdot \sum M_{f,m}$$

Se  $S_{f,m}$  sono le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di ciascuna autovettura appartenente ad una particolare categoria di massa e alimentata da uno stesso tipo di combustibile, per analogia le emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub> sono date dalla formula seguente:

$$S_{f,m,ave} = (1/ N_{f,m}) \cdot \sum S_{f,m}$$

#### 6. Ripartizione delle autovetture di nuova immatricolazione in base alla potenza netta massima

Per ciascuna delle seguenti categorie di potenza netta massima, <30, 30-40, 41-50, 51-60, 61-70, 71-80, 81-90, 91-100, 101-110, 111-120, 121-130, 131-140, 141-150, 151-160, 161-170, e >180 kW, deve essere registrato il numero delle autovetture di nuova immatricolazione alimentate con un determinato tipo di combustibile, la potenza massima netta media dei veicoli, nonché le emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub>.

Se il numero di autovetture nuove appartenenti ad una determinata categoria di potenza,  $p$ , e alimentate con uno stesso tipo di combustibile,  $f$ , è dato da  $N_{f,p}$ , la potenza netta media di questi veicoli  $P_{f,p,ave}$ , è calcolata sommando i valori della potenza netta massima  $P_{f,p}$  di ciascuna autovettura nuova e dividendo la somma per  $N_{f,p}$ .

$$P_{f,p,ave} = (1/ N_{f,p}) \cdot \sum P_{f,p}$$

Se  $S_{f,p}$  sono le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di ciascuna autovettura appartenente ad una particolare categoria di potenza del motore e alimentata con un determinato tipo di combustibile, per analogia le emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub> di questi veicoli sono date dalla seguente formula:

$$S_{f,p,ave} = (1/ N_{f,p}) \cdot \sum S_{f,p}$$

## 7. Ripartizione delle autovetture di nuova immatricolazione in base alla cilindrata dei veicoli

Per ciascuna delle seguenti categorie di cilindrata del motore: <700, 700-800, 801-900, 901-1000, 1001-1100, 1101-1200, 1201-1300, 1301-1400, 1401-1500, 1501-1600, 1601-1700, 1701-1800, 1801-1900, 1901-2000, 2001-2100, 2101-2200, 2201-2400, 2401-2600, 2601-2800, 2801-3000, e >3000 cm<sup>3</sup>, si registra il numero di autovetture di nuova immatricolazione alimentate con uno stesso tipo di combustibile, la cilindrata media di questi veicoli e le emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub>.

Se il numero di autovetture nuove appartenenti ad una stessa categoria di cilindrata,  $c$ , e alimentate con uno stesso tipo di combustibile,  $f$ , è data da  $N_{f,c}$ , la cilindrata media di questi veicoli  $C_{f,c,ave}$ , è calcolata sommando le cilindrature,  $C_{f,c}$  di ciascuna autovettura nuova e dividendo la somma per  $N_{f,c}$ .

$$C_{f,c,ave} = (1/ N_{f,c}) \cdot \sum C_{f,c}$$

Se  $S_{f,c}$  sono le emissioni di CO<sub>2</sub> di ciascuna autovettura appartenente a una particolare categoria di cilindrata e alimentata con un determinato tipo di combustibile, per analogia le emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub> sono date dalla seguente formula:

$$S_{f,c,ave} = (1/ N_{f,c}) \cdot \sum S_{f,c}$$

## ALLEGATO IV

### Formato dei dati di controllo da trasmettere alla Commissione

Per comunicare alla Commissione i dati di controllo, calcolati conformemente ai metodi descritti nell'allegato III, gli Stati membri devono utilizzare il formato seguente.

#### 1. Emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub> di tutte le autovetture di nuova immatricolazione alimentate con un determinato tipo di combustibile.

Per ciascun tipo di combustibile, gli Stati membri devono comunicare il numero delle autovetture di nuova immatricolazione e le loro emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub>. I dati devono essere presentati in forma di tabella, come indicato qui di seguito, e i valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> devono essere arrotondati al numero intero più vicino.

Tipo di combustibile	Autovetture di nuova immatricolazione	Emissioni medie specifiche di CO <sub>2</sub> g/km
Benzina	.....	.... g/km
Diesel	.....	.... g/km

#### 2. Emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture, per costruttore e per tipo di combustibile

I dati relativi a tutte le autovetture di nuova immatricolazione devono essere raggruppati per costruttore e poi suddivisi per tipo di combustibile (ad esempio benzina o combustibile diesel). Per ciascun sottogruppo, gli Stati membri comunicano le emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub> e il numero dei veicoli utilizzati per eseguire i calcoli. Le informazioni devono essere trasmesse in forma di tabella, come indicato qui di seguito, e i valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> devono essere arrotondati al numero intero più vicino.

Costruttore	Tipo di combustibile	Numero di autovetture di nuova immatricolazione	Emissioni medie specifiche di CO <sub>2</sub> g/km
.....	benzina	.....	.... g/km
	diesel	.....	.... g/km

### 3. Ripartizione delle autovetture nuove in base alle emissioni di CO<sub>2</sub>

Per ciascun tipo di combustibile, gli Stati membri comunicano il numero delle autovetture nuove immatricolate per ciascuna categoria di emissioni di CO<sub>2</sub>, per costruttore e per la totalità dei costruttori, in base al formato seguente.

Costruttore											
Tipo di combustibile	Numero di autovetture di nuova immatricolazione per categoria di emissioni di CO <sub>2</sub> (g/km)										
	<60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	>300
Benzina											
Diesel											

Totale dei Costruttori											
Tipo di combustibile	Numero di autovetture di nuova immatricolazione per categoria di emissioni di CO <sub>2</sub> (g/km)										
	<60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	>300
Benzina											
Diesel											

### 4. Ripartizione delle autovetture nuove in base alla massa, alla potenza e alla cilindrata

Si devono comunicare i dati aggregati per intervallo di classe in cui sono state suddivise le caratteristiche del veicolo relative a massa, potenza e cilindrata. Per ciascuna classe di veicoli i dati richiesti, per costruttore e per la totalità dei costruttori, sono il numero dei veicoli di nuova immatricolazione, le caratteristiche medie (massa, potenza, cilindrata) e le emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub>. I valori relativi alla massa, alla potenza e alla cilindrata e le emissioni di CO<sub>2</sub> devono essere arrotondati al numero intero più vicino.

Costruttore												
Tipo di combustibile/ parametro		Massa delle autovetture nuove (kg)										
		<650	650- 750	751- 850	851- 950-	951- 1050	1051- 1150	1151- 1250	1251- 1350	1351- 1550	1551- 1750	>1750
Benzina	numero di vetture											
	massa media											
	emissioni medie specifiche CO <sub>2</sub>											
Diesel	numero di vetture											
	massa media											
	emissioni medie specifiche CO <sub>2</sub>											

Il Totale dei Costruttori												
Tipo di combustibile/ parametro		Massa delle autovetture nuove (kg)										
		<650	650- 750	751- 850	851- 950-	951- 1050	1051- 1150	1151- 1250	1251- 1350	1351- 1550	1551- 1750	>1750
Benzina	numero di vetture											
	massa media											
	emissioni medie specifiche CO <sub>2</sub>											
Diesel	numero di vetture											
	massa media											
	emissioni medie specifiche CO <sub>2</sub>											

Costruttore																		
Tipo di combustibile/ parametro		Potenza massima del motore delle autovetture nuove (kW)																
		<30	30-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100	101-110	111-120	121-130	131-140	141-150	151-160	161-170	171-180	>180
Benzina	numero di vetture																	
	potenza media																	
	emissioni medie specifiche CO <sub>2</sub>																	
Diesel	numero di vetture																	
	potenza media																	
	emissioni medie specifiche CO <sub>2</sub>																	

**Il Totale dei Costruttori**

Tipo di combustibile/ parametro		Potenza massima del motore delle autovetture nuove (kW)																
		<30	30-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100	101-110	111-120	121-130	131-140	141-150	151-160	161-170	171-180	>180
Benzina	numero di vetture																	
	potenza media																	
	emissioni medie specifiche CO <sub>2</sub>																	
Diesel	numero di vetture																	
	potenza media																	
	emissioni medie specifiche CO <sub>2</sub>																	

Costruttore																							
Tipo di combustibile/ parametro		Cilindrata del motore delle autovetture nuove (cm <sup>3</sup> )																					
		<700	700-800	801-900	901-1000	1001-1100	1101-1200	1201-1300	1301-1400	1401-1500	1501-1600	1601-1700	1701-1800	1801-1900	1901-2000	2001-2100	2101-2200	2201-2400	2401-2600	2601-2800	2801-3000	>3000	
Benzina	numero di vetture																						
	cilindrata media																						
	emissioni medie specifiche CO <sub>2</sub>																						
Diesel	numero di vetture																						
	cilindrata media																						
	emissioni medie specifiche CO <sub>2</sub>																						

**Il Totale dei Costruttori**

Tipo di combustibile/ parametro		Cilindrata del motore delle autovetture nuove (cm <sup>3</sup> )																				
		<700	700-800	801-900	901-1000	1001-1100	1101-1200	1201-1300	1301-1400	1401-1500	1501-1600	1601-1700	1701-1800	1801-1900	1901-2000	2001-2100	2101-2200	2201-2400	2401-2600	2601-2800	2801-3000	>3000
Benzina	numero di vetture																					
	cilindrata media																					
	emissioni medie specifiche CO <sub>2</sub>																					
Diesel	numero di vetture																					
	cilindrata media																					
	emissioni medie specifiche CO <sub>2</sub>																					

## SCHEMA DI VALUTAZIONE D'IMPATTO

### Impatto della proposta sulla competitività con particolare riferimento per le piccole e medie imprese (PMI)

#### TITOLO DELLA PROPOSTA

Proposta di decisione del Consiglio che istituisce un sistema di controllo delle emissioni medie specifiche di biossido di carbonio prodotte dalle autovetture nuove.

Numero di riferimento (Repertorio):

1. IN CONSIDERAZIONE DEL PRINCIPIO DI SUSSIDIARIETÀ, PERCHÈ È NECESSARIA UNA LEGISLAZIONE COMUNITARIA NEL SETTORE E QUALI SONO I SUOI PRINCIPALI OBIETTIVI?

La comunicazione della Commissione, COM(95) 689 def., approvata dal Consiglio nelle conclusioni del 25.6.1996, stabilisce una strategia per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove vendute nell'Unione europea. La strategia consiste in tre elementi principali, ovvero: un accordo con i costruttori automobilistici per ridurre il consumo di combustibile delle autovetture, un'etichettatura del consumo di carburante, misure fiscali. La strategia si propone inoltre il raggiungimento di un valore di 120 g/km di CO<sub>2</sub> come media delle emissioni prodotte dal parco autovetture nuove della Comunità. Questo obiettivo deve essere raggiunto entro il 2005 (al più tardi il 2010).

La strategia CO<sub>2</sub>/autovetture stabilisce un obiettivo comunitario e, di conseguenza, un controllo a livello comunitario è necessario per valutarne l'efficacia. Nelle sue conclusioni, il Consiglio ha sottolineato l'importanza di istituire un sistema di controllo trasparente in tutta l'UE per poter valutare i progressi compiuti verso il raggiungimento dell'obiettivo perseguito in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>. Inoltre, il Consiglio ha invitato la Commissione a presentare una proposta in proposito.

Attualmente a livello dell'Unione europea non esiste alcun sistema che consenta di controllare le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture nuove. Soltanto gli Stati membri rilevano i dati necessari al funzionamento di un sistema di controllo sufficientemente preciso ed affidabile. Tutti gli Stati membri sono quindi interessati e la partecipazione di ciascuno di essi è necessaria al funzionamento corretto del sistema a livello comunitario.

Lo scopo principale dell'azione proposta è la capacità di valutare l'efficacia delle politiche comunitarie per ridurre le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture nuove. Inoltre, con il sistema di controllo proposto si otterranno dei dati sull'evoluzione del parco automobilistico risultante dall'attuazione della strategia che possono incidere su altri obiettivi comunitari, come la qualità dell'aria, l'ozono troposferico, l'acidificazione regionale e la sicurezza stradale.

## 2. IMPATTO SULLA COMPETITIVITÀ

### Chi sarà interessato dalla proposta?

Poiché il sistema di controllo proposto utilizzerà i dati ufficiali relativi all'immatricolazione dei veicoli nuovi nell'UE, è probabile che l'attuazione della decisione proposta incida sul settore di competenza delle autorità nazionali di immatricolazione dei veicoli. Qualora, però, per immatricolare un'autovettura nuova si utilizzino i dati trasmessi automaticamente dai concessionari automobilistici all'autorità nazionale competente, è possibile che anche questi siano interessati.

### Cosa dovranno fare le imprese per conformarsi alla proposta?

In tutti i paesi membri le autorità di immatricolazione rilevano alcuni dati specifici dei veicoli prima di immatricolare una nuova autovettura ed autorizzarne la messa in circolazione. A seguito della presente proposta, è possibile che le autorità nazionali debbano modificare le procedure di immatricolazione e le basi di dati elettroniche per registrare i dati supplementari richiesti dal sistema di controllo. Nella maggior parte dei casi questi adeguamenti saranno modesti. Inoltre, un trattamento dei dati relativi all'immatricolazione delle autovetture dovrà essere effettuato dalle stesse autorità competenti per poter comunicare annualmente alla Commissione i dati aggregati pertinenti. Negli Stati membri in cui i concessionari di autovetture partecipano alla procedura di immatricolazione dei veicoli, è possibile che essi debbano adattare i sistemi informatici per trasmettere i dati supplementari all'autorità nazionale competente. Si prevede che si tratterà di cambiamenti di carattere minore (ad esempio uno o due dati supplementari per ogni veicolo immatricolato).

### Quali sono gli effetti economici prevedibili della proposta?

L'attuazione della decisione proposta comporterà implicazioni finanziarie modeste per le autorità nazionali di immatricolazione. I costi stimati dagli Stati membri sono compresi tra 17.000 e 125.000 ECU per il miglioramento dei computer e dei software, nonché un massimo di 40.000 ECU all'anno per il trattamento dei dati. Queste stime si riferiscono ad un solo Stato membro.

La decisione proposta non dovrebbe esercitare effetti in materia di occupazione, investimenti, creazione di nuove imprese o competitività delle imprese. La proposta potrebbe indurre gli Stati membri a migliorare i sistemi informatici relativi all'immatricolazione dei veicoli dato che, secondo alcuni di essi, questi cambiamenti sono già presi in considerazione per motivi di politica interna (ad esempio tassa di circolazione differenziata a seconda del grado di inquinamento del dispositivo di scarico del veicolo).

### La proposta contiene misure intese a tener conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese?

No. La decisione proposta avrà effetti molto limitati sulle piccole imprese.

### 3. CONSULTAZIONE

Sono stati consultati i rappresentanti delle autorità di immatricolazione dei veicoli nella maggior parte degli Stati membri, nonché i rappresentanti dell'Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA), della Conferenza europea dei ministri dei trasporti (CEMT) e di alcune ONG. Gli Stati membri che hanno partecipato all'elaborazione della proposta hanno accolto favorevolmente la creazione di un sistema di controllo. Alcuni Stati membri preferirebbero, tuttavia, un sistema non eccessivamente complesso, che non aumentasse troppo il volume dei dati da rilevare. Anche l'industria automobilistica è favorevole ad un sistema che essa ritiene trasparente e non ambiguo per valutare i progressi futuri nella riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture nuove.

ISSN 0254-1505

COM(98) 348 def.

# DOCUMENTI

IT

14 07 15

---

N. di catalogo : CB-CO-98-375-IT-C

ISBN 92-78-37063-0

---

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

L-2985 Lussemburgo