



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 20 ottobre 2010 (24.11)
(OR. en)**

15269/10

**Fascicolo interistituzionale:
2009/0173 (COD)**

**ENV 711
ENT 148
CODEC 1106**

NOTE

del: Segretariato generale

al: Gruppo "Ambiente"

n. prop. Comm.: 15317/09 ENV 752 ENT 196 ONU 1259 - COM(2009) 593 definitivo

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri

Nell'allegato della presente nota è riportato un testo consolidato contenente suggerimenti della presidenza belga per gli elementi chiave del regolamento; tali modifiche figurano in grassetto sottolineato.

Nel testo inglese, la sottolineatura semplice indica le modifiche della proposta della Commissione già apportate nel documento precedente durante la presidenza spagnola (doc. 7652/10).

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo^{*},

visto il parere del Comitato delle regioni^{**},

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria^{***},

considerando quanto segue:

[considerando omissi]

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

* GU C [...] del [...], pag. [...].

** GU C [...] del [...], pag. [...].

*** GU C [...] del [...], pag. [...].

Articolo 1

Oggetto e finalità

1. Il presente regolamento stabilisce i requisiti per i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri nuovi. Il presente regolamento fissa il livello medio delle emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri nuovi a 175 g CO₂/km, misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione, da conseguire mediante miglioramenti tecnologici apportati ai veicoli e tecnologie innovative.
2. A decorrere dal 2020 il presente regolamento fissa un obiettivo di **[140 g]** CO₂/km per le emissioni medie dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione, a condizione che risulti fattibile, secondo quanto indicato all'articolo 12, paragrafo 1.

Articolo 2

Ambito d'applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore di categoria N1 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e ai veicoli di categoria N1 ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 ("veicoli commerciali leggeri"), che siano immatricolati per la prima volta nell'Unione e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio dell'Unione ("veicoli commerciali leggeri nuovi").
2. Non si tiene conto di precedenti immatricolazioni effettuate al di fuori del territorio dell'Unione meno di tre mesi prima dell'immatricolazione nell'Unione.
3. Il presente regolamento non si applica ai veicoli per uso speciale di cui all'allegato II, punto 5, della direttiva 2007/46/CE.

Articolo 3

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:
- a) "emissioni specifiche medie di CO₂", per il costruttore, la media delle emissioni specifiche di CO₂ di tutti i veicoli commerciali leggeri che produce;
 - b) "certificato di conformità", il certificato di cui all'articolo 18 della direttiva 2007/46/CE¹;
 - c) "veicolo completato", veicolo al quale è concessa l'omologazione al termine del procedimento di omologazione in più fasi ai sensi della direttiva 2007/46/CE;
 - c bis) "veicolo completo", un veicolo che non deve essere completato per essere conforme alle pertinenti prescrizioni tecniche della direttiva 2007/46/CE;
 - c ter) "veicolo base", qualsiasi veicolo usato nella fase iniziale di un procedimento di omologazione in più fasi;
 - d) "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;

¹ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

- e) "massa", la massa del veicolo carrozzato in ordine di marcia indicata nel certificato di conformità e definita al punto 2.6 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE;
- f) "emissioni specifiche di CO₂", le emissioni di un veicolo commerciale leggero misurate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e indicate come emissioni massiche di CO₂ (ciclo misto) nel certificato di conformità del veicolo completo o completato;
- g) "obiettivo per le emissioni specifiche", per il costruttore, la media delle emissioni indicative specifiche di CO₂ di tutti i veicoli commerciali leggeri che produce determinata ai sensi dell'allegato I;
- g bis) "impronta": la carreggiata dell'autovettura moltiplicata per il suo passo quali indicati nel certificato di conformità e definiti nelle sezioni 2.1 e 2.3 dell'allegato I della direttiva 2007/43/CE;
- g ter) "carico utile", la differenza tra la massa a pieno carico tecnicamente ammissibile a norma dell'allegato II della direttiva 2007/46/CE e la massa del veicolo.

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

- a) le imprese nelle quali il costruttore detiene, direttamente o indirettamente:
 - i) il potere di esercitare più della metà dei diritti di voto, oppure

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

Articolo 4

Obiettivi per le emissioni specifiche

Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2014, e per ogni anno civile successivo, ogni costruttore di veicoli commerciali leggeri provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO₂ dei propri veicoli non superino l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, a norma di detta deroga.

Qualora non siano disponibili le emissioni specifiche del veicolo completato, il costruttore del veicolo di base utilizza le emissioni specifiche del veicolo di base per determinare le sue emissioni specifiche medie di CO₂.

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

- [65% nel 2014,
- 75% nel 2015,
- **90% nel 2016 e**
- 100% a partire dal 2017.]

Articolo 5

Supercrediti

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

- **3 veicoli commerciali leggeri nel 2014,**
- **2 veicoli commerciali leggeri nel 2015,**
- **1 veicolo commerciale leggero nel 2016,**

Articolo 6

Raggruppamento

1. I costruttori di veicoli commerciali leggeri nuovi, ad eccezione di quelli che beneficiano della deroga di cui all'articolo 10, possono costituire un raggruppamento al fine di adempiere agli obblighi fissati all'articolo 4.
2. L'accordo per la costituzione di un raggruppamento può riguardare uno o più anni civili, a condizione che la durata complessiva di ciascun accordo non sia superiore a cinque anni civili, e deve essere concluso entro il 31 dicembre del primo anno civile per il quale è previsto il raggruppamento delle emissioni. I costruttori che costituiscono un raggruppamento trasmettono alla Commissione le seguenti informazioni:
 - a) i costruttori che faranno parte del raggruppamento;
 - b) il costruttore designato quale responsabile del raggruppamento, che funge da referente per il raggruppamento e ha il compito di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 8, per le emissioni prodotte in eccesso e
 - c) la documentazione attestante che il responsabile del raggruppamento è in grado di assolvere agli obblighi di cui alla lettera b).
3. Se il costruttore designato quale responsabile del raggruppamento non soddisfa il requisito di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 8, per le emissioni prodotte in eccesso, la Commissione ne informa i costruttori.
4. I costruttori appartenenti al raggruppamento informano congiuntamente la Commissione di qualsiasi variazione riguardante il responsabile del raggruppamento o la sua situazione finanziaria, nella misura in cui tale variazione possa incidere sulla sua idoneità a soddisfare i requisiti di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 8, per le emissioni prodotte in eccesso, di qualsiasi variazione dei membri del raggruppamento o dello scioglimento dello stesso.

5. I costruttori possono concludere accordi per la costituzione di raggruppamenti purché tali accordi rispettino gli articoli 101 e 102 del trattato e consentano la partecipazione in modo aperto, trasparente e non discriminatorio, e a condizioni ragionevoli dal punto di vista commerciale, a qualsiasi costruttore che chieda di diventare membro del raggruppamento. Ferma restando l'applicabilità generale a tali raggruppamenti delle regole dell'Unione in materia di concorrenza, tutti i membri del raggruppamento assicurano in particolare che nell'ambito dell'accordo non vi sia condivisione di dati né scambio di informazioni, ad eccezione delle seguenti informazioni:
- a) emissioni specifiche medie di CO₂;
 - b) obiettivo per le emissioni specifiche;
 - c) numero totale di veicoli immatricolati.
6. Il paragrafo 5 non si applica quando tutti i costruttori membri di un raggruppamento sono parte dello stesso gruppo di costruttori collegati.
7. Salvo in caso di comunicazione a norma del paragrafo 3, i costruttori che fanno parte di un raggruppamento per il quale sono state trasmesse informazioni alla Commissione sono considerati alla stregua di un unico costruttore ai fini dell'adempimento dei loro obblighi ai sensi dell'articolo 4. Le informazioni sul monitoraggio e la comunicazione saranno registrate, comunicate e rese disponibili nel registro centralizzato di cui all'articolo 7, paragrafo 4, per i singoli costruttori nonché per eventuali raggruppamenti.

Articolo 7

Monitoraggio e comunicazione delle emissioni medie

1. Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2012, e per ogni anno civile successivo, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nel suo territorio a norma della parte A dell'allegato II. Tali informazioni sono rese disponibili ai costruttori e ai loro importatori o rappresentanti designati nei singoli Stati membri. Gli Stati membri si adoperano al massimo per assicurare che gli organismi preposti alla comunicazione dei dati operino in modo trasparente.
2. Entro il 28 febbraio di ogni anno, a partire dal 2013, ciascuno Stato membro predispone e invia alla Commissione le informazioni di cui alla parte B dell'allegato II relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nella parte C dell'allegato II.
3. Su richiesta della Commissione, gli Stati membri trasmettono altresì tutti i dati rilevati a norma del paragrafo 1.
4. La Commissione mantiene un registro centralizzato dei dati trasmessi dagli Stati membri in base al presente articolo; tale registro è pubblico. Entro il 30 giugno 2013, e successivamente ogni anno, la Commissione calcola in via provvisoria per ogni costruttore:
 - a) le emissioni specifiche medie di CO₂ prodotte nel precedente anno civile;
 - b) l'obiettivo per le emissioni specifiche dell'anno civile precedente; e
 - c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO₂ dell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quello stesso anno.

La Commissione comunica ad ogni costruttore il calcolo provvisorio che lo riguarda. Tra i dati comunicati figurano i dati per ogni Stato membro riguardanti il numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati e le relative emissioni specifiche di CO₂.

5. I costruttori possono notificare alla Commissione, entro tre mesi dalla comunicazione dei calcoli provvisori di cui al paragrafo 4, eventuali errori nei dati, indicando lo Stato membro nel quale presumono sia avvenuto l'errore.
6. La Commissione esamina le notifiche dei costruttori ed entro il 31 ottobre conferma oppure modifica i calcoli provvisori di cui al paragrafo 4.
7. Se, in base ai calcoli di cui al paragrafo 5 relativi all'anno civile 2012 e 2013, alla Commissione risulta che le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore abbiano superato l'obiettivo per le emissioni specifiche, essa ne informa il costruttore.
8. In ciascuno Stato membro l'autorità competente per il rilevamento e la comunicazione dei dati risultanti dal monitoraggio a norma del presente regolamento è l'autorità designata ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 443/2009.
9. Le modalità di applicazione per il monitoraggio e la comunicazione dei dati di cui al presente articolo e per l'applicazione dell'allegato II sono adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2.

Al fine di tener conto dell'esperienza acquisita nell'applicazione del presente regolamento, la Commissione può modificare l'allegato II mediante atti delegati conformemente all'articolo 13 bis.
10. Gli Stati membri inoltre, in conformità del presente articolo, raccolgono e trasmettono i dati relativi all'immatricolazione dei veicoli di categoria M2 e N2 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e dei veicoli ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007.

Articolo 8

Indennità per le emissioni in eccesso

1. Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2014 e per ogni anno civile successivo per il quale le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore superano l'obiettivo per le emissioni specifiche, la Commissione impone al costruttore o, nel caso di un raggruppamento, al responsabile del raggruppamento, di versare un'indennità per le emissioni in eccesso.
2. L'indennità di cui al paragrafo 1 è calcolata secondo la seguente formula:
 - a) dal 2014 al 2018:
 - i) per le emissioni in eccesso di oltre 3 g CO₂/km:
$$((\text{emissioni in eccesso} - 3) \times 120 \text{ €} + 45 \text{ €}) \times \text{numero di veicoli commerciali leggeri nuovi}$$
 - ii) per le emissioni in eccesso comprese tra > 2 g CO₂/km e ≤ 3 g CO₂/km:
$$((\text{emissioni in eccesso} - 2) \times 25 \text{ €} + 20 \text{ €}) \times \text{numero di veicoli commerciali leggeri nuovi}$$
 - iii) per le emissioni in eccesso comprese tra > 1 g CO₂/km e ≤ 2 g CO₂/km:
$$((\text{emissioni in eccesso} - 1) \times 15 \text{ €} + 5 \text{ €}) \times \text{numero di veicoli commerciali leggeri nuovi}$$

iv) per le emissioni in eccesso ≤ 1 g CO₂/km:

emissioni in eccesso $\times 5$ € \times numero di veicoli commerciali leggeri nuovi

b) a partire dal 2019:

(emissioni in eccesso $\times 120$ €) \times numero di veicoli commerciali leggeri nuovi

Ai fini del presente articolo si intende per:

"emissioni in eccesso", il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile o parte dell'anno civile cui si applicano gli obblighi di cui all'articolo 4, arrotondato al terzo decimale più vicino, tenendo conto delle riduzioni delle emissioni di CO₂ determinate da tecnologie innovative approvate a norma dell'articolo 11;
e

"numero di veicoli commerciali leggeri nuovi", il numero di veicoli commerciali leggeri nuovi che il costruttore produce e che sono stati immatricolati in quel periodo in base ai criteri di introduzione progressiva di cui all'articolo 4.

3. La metodologia per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso a norma del paragrafo 1 è stabilita secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2.
4. Le indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio generale dell'Unione europea.

Articolo 9

Pubblicazione dei risultati raggiunti dai costruttori

1. Entro il 31 ottobre del 2013 e successivamente entro il 31 ottobre di ogni anno, la Commissione pubblica un elenco nel quale, per ogni costruttore, vengono indicati:
 - a) l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile precedente;
 - b) le emissioni specifiche medie di CO₂ nell'anno civile precedente;
 - c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO₂ nell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quell'anno;
 - d) le emissioni specifiche medie di CO₂ per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente e
 - e) la massa media per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente.

2. Dal 31 ottobre 2015, l'elenco pubblicato a norma del paragrafo 1 indica anche se il costruttore ha adempiuto alle disposizioni dell'articolo 4 per l'anno civile precedente.

Articolo 10

Deroghe per determinati costruttori

1. Un costruttore di un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore a [22 000] unità per anno civile può presentare una domanda di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato in base all'allegato I se:
 - a) non è parte di un gruppo di costruttori collegati; oppure
 - b) fa parte di un gruppo di costruttori collegati che è responsabile in totale di un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore a [22 000] unità per anno civile; oppure
 - c) è parte di un gruppo di costruttori collegati, ma gestisce i propri impianti di produzione e il centro di progettazione.

2. La deroga chiesta a norma del paragrafo 1 può essere concessa per una durata massima di cinque anni civili. La domanda è presentata alla Commissione e riporta:
 - a) il nome del costruttore e l'indicazione della persona che lo rappresenta;
 - b) la documentazione attestante che il costruttore risponde ai requisiti necessari per beneficiare della deroga di cui al paragrafo 1;
 - c) informazioni sui veicoli commerciali leggeri nuovi costruiti, comprese la massa e le relative emissioni specifiche di CO₂ e
 - d) un obiettivo per le emissioni specifiche coerente con il potenziale di riduzione del costruttore, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di veicoli commerciali leggeri prodotti.

3. Qualora ritenga che il costruttore soddisfi le condizioni necessarie per beneficiare della deroga chiesta a norma del paragrafo 1 e che l'obiettivo per le emissioni specifiche proposto dal costruttore corrisponda al suo potenziale di riduzione, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di veicoli commerciali leggeri prodotti, la Commissione concede la deroga. La deroga si applica a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo alla data di concessione della deroga.
4. Il costruttore al quale è concessa una deroga in forza del presente articolo informa immediatamente la Commissione di ogni variazione che abbia o possa avere ripercussioni sul diritto di beneficiare della deroga.
5. Qualora ritenga, in base alla notifica di cui al paragrafo 4 o ad altri elementi, che un costruttore non risponda più ai requisiti necessari per beneficiare della deroga, la Commissione revoca tale deroga a decorrere dal 1° gennaio dell'anno civile successivo e ne informa il costruttore.
6. Qualora ritenga che un costruttore non raggiunga il proprio obiettivo per le emissioni specifiche, la Commissione impone al costruttore un'indennità per le emissioni in eccesso quale prevista all'articolo 8.
7. Disposizioni dettagliate per l'applicazione dei paragrafi da 1 a 6 sono adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2, segnatamente per quanto riguarda l'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe, il contenuto delle domande di deroga nonché il contenuto e la valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂.

[...]

8. Le domande di deroga, comprese le informazioni a supporto della stessa, le notifiche ai sensi del paragrafo 4, le revoche a norma del paragrafo 5 e qualsiasi imposizione di un'indennità per le emissioni in eccesso ai sensi del paragrafo 6 e le misure adottate a norma del paragrafo 7, sono messe a disposizione del pubblico, fatto salvo il regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione.

Articolo 11

Innovazioni ecocompatibili

1. Su richiesta di un fornitore o un costruttore, si esaminano i risparmi di CO₂ realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative. Il contributo totale di tali tecnologie intese a ridurre l'obiettivo per le emissioni specifiche di un produttore può giungere ad un massimo di 7 g CO₂/km.
2. Disposizioni dettagliate in vista di una procedura volta ad approvare tali tecnologie innovative sono adottate entro il 31 dicembre 2012 secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2. Tali disposizioni dettagliate si basano sui seguenti criteri per le tecnologie innovative:
 - a) il fornitore o il costruttore deve essere responsabile dei risparmi di CO₂ realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative;
 - b) le tecnologie innovative devono fornire un contributo comprovato alla riduzione di CO₂;
 - c) le tecnologie innovative non devono essere interessate dal normale ciclo di prova relativo alla misurazione del CO₂ o dalle disposizioni obbligatorie dovute ad ulteriori misure complementari nel rispetto della riduzione di 10 g CO₂/km di cui all'articolo 1 del regolamento (CE) n. 443/2009 o essere obbligatorie in virtù di altre disposizioni del diritto dell'Unione.

3. Un fornitore o un costruttore che chiede che una misura venga approvata come tecnologia innovativa presenta alla Commissione una relazione, comprendente una relazione di verifica effettuata da un organismo indipendente e certificato. Nel caso di una possibile interazione tra la misura e un'altra tecnologia innovativa già approvata, la relazione fa riferimento a tale interazione e la relazione di verifica valuta in che misura l'interazione modifica la riduzione realizzata da ciascuna misura.
4. La Commissione approva la riduzione realizzata sulla base dei criteri di cui al paragrafo 2.

Articolo 12

Riesame e presentazione di relazioni

1. Entro il 1° gennaio 2013 la Commissione completa una revisione degli obiettivi per le emissioni specifiche di cui all'allegato I e delle deroghe di cui all'articolo 10, allo scopo di definire:
 - le modalità per raggiungere in modo efficace sotto il profilo dei costi un obiettivo a lungo termine di [140 g]CO₂/km entro l'anno 2020, a condizione che risulti fattibile in base ai risultati della valutazione d'impatto aggiornata, e
 - gli aspetti dell'attuazione di detto obiettivo tra cui l'indennità per le emissioni in eccesso.

Sulla base di una tale revisione e della sua valutazione d'impatto, che comprendono una valutazione globale degli effetti sull'industria automobilistica e sulle industrie che da essa dipendono, la Commissione, se del caso, formula una proposta per modificare il presente regolamento conformemente alla procedura legislativa ordinaria nel modo più neutro possibile dal punto di vista della concorrenza, oltre che socialmente equo e sostenibile.

2. Entro il 2014 la Commissione conferma mediante atti delegati, conformemente all'articolo 13 bis, la fattibilità dell'inclusione nel presente regolamento dei veicoli di categoria N2 e M2 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e dei veicoli ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007.
3. Entro il 2014 la Commissione, al termine di una valutazione d'impatto, pubblica una relazione sulla disponibilità di dati relativi all'impronta e al carico utile e sulla loro utilizzazione in quanto parametri di utilità per determinare gli obiettivi per le emissioni specifiche e, se del caso, presenta una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio ai fini della modifica dell'allegato I secondo la procedura legislativa ordinaria.
4. Entro il **2011** la Commissione istituisce, se del caso, una procedura che consenta di ottenere valori rappresentativi delle emissioni di CO₂ e del rendimento energetico dei veicoli completati.
5. Entro il 31 ottobre 2016 e, successivamente ogni tre anni, la Commissione modifica l'allegato I mediante atti delegati conformemente all'articolo 13 bis, in modo tale che il dato M0 ivi riferito risulti essere la massa media dei veicoli commerciali leggeri nuovi dei tre precedenti anni civili.

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

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

A decorrere dalla data di applicazione della procedura rivista per la misurazione delle emissioni di CO₂, le tecnologie innovative non vengono più approvate secondo la procedura di cui all'articolo 11.

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

Per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO₂, la Commissione adegua le formule di cui all'allegato I mediante atti delegati, conformemente all'articolo 13 bis.

Articolo 13

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 9 della decisione n. 280/2004/CE*.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

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

[...]

Articolo 13 bis

Esercizio della delega

1. I poteri per adottare gli atti delegati di cui all'articolo 7, paragrafo 9, secondo comma, all'articolo 12, paragrafi 2 e 5 all'articolo 12, paragrafo 6, ultimo comma, sono conferiti alla Commissione per un periodo di 5 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento. La Commissione presenta una relazione sui poteri delegati al più tardi 6 mesi prima della fine del periodo di 5 anni. La delega dei poteri è automaticamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio la revochino in conformità dell'articolo 13 ter.

* Decisione n. 280/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, relativa ad un meccanismo per monitorare le emissioni di gas a effetto serra nella Comunità e per attuare il protocollo di Kyoto (GU L 49 del 19.2.2004, pag. 1).

2. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.
3. Il potere conferito alla Commissione di adottare atti delegati è soggetto alle condizioni stabilite agli articoli 13 ter e 13 quater.

Articolo 13 ter

Revoca della delega

1. La delega di poteri di cui all'articolo 13 bis può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio.
2. L'istituzione che ha avviato una procedura interna per decidere l'eventuale revoca della delega dei poteri si adopera per informarne l'altra istituzione e la Commissione entro un termine ragionevole prima di prendere la decisione definitiva, specificando i poteri delegati che potrebbero essere oggetto di revoca e gli eventuali motivi della revoca.
3. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. Questa prende effetto immediatamente o a una data successiva ivi precisata. La decisione di revoca non incide sulla validità degli atti delegati già in vigore. Essa è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 13 quater

Obiezioni agli atti delegati

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

Su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio detto termine è prorogato di due mesi.

2. Se, alla scadenza di tale periodo, né il Parlamento europeo né il Consiglio ha presentato obiezioni contro l'atto delegato, questo viene pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ed entra in vigore alla data in esso indicata.

L'atto delegato può essere pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ed entrare in vigore anteriormente alla scadenza del suddetto termine se il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione della propria decisione di non muovere obiezioni.

3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio sollevano obiezioni a un atto delegato, quest'ultimo non entra in vigore. L'istituzione che muove obiezioni all'atto delegato ne illustra le ragioni.

Articolo 14

Entrata in vigore

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

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

ALLEGATO I

OBIETTIVI PER LE EMISSIONI SPECIFICHE DI CO₂

1. Le emissioni specifiche di CO₂ di ciascun veicolo commerciale leggero, misurate in grammi per chilometro, sono determinate con le seguenti formule:

a) Dal 2014 al 2017:

$$\text{emissioni specifiche indicative di CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0)$$

dove:

M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

$$M_0 = 1706,0$$

$$a = 0,093$$

b) A partire dal 2018:

$$\text{emissioni specifiche indicative di CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0)$$

dove:

M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

M₀ = valore adottato a norma dell'articolo 12, paragrafo 5

$$a = 0,093$$

2. L'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore in un determinato anno civile è calcolato come la media delle emissioni specifiche indicative di CO₂ di ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nell'anno civile interessato di cui egli è il costruttore.

ALLEGATO II
MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI

A. RILEVAMENTO DEI DATI SUI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI E DETERMINAZIONE DELLE INFORMAZIONI SUL MONITORAGGIO DEL CO₂

1. Per l'anno che ha inizio il 1° gennaio 2012 e per ogni anno successivo, ciascuno Stato membro registra, per ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nel suo territorio, i dati seguenti:

- a) costruttore;
- b) tipo, variante e versione;
- c) emissioni specifiche di CO₂ (g/km);
- d) massa (kg);
- e) passo (mm);
- f) carreggiata (mm);
- g) carico utile (in kg).

2. I dati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità del veicolo commerciale leggero cui si riferiscono. Se per un veicolo commerciale leggero il certificato di conformità indica una massa minima e una massa massima, ai fini del presente regolamento gli Stati membri utilizzano solo il valore massimo. Nel caso di veicoli a doppia alimentazione (benzina-gas), i cui certificati di conformità riportano le emissioni specifiche di CO₂ per entrambi i tipi di carburante, gli Stati membri utilizzano solo il valore misurato per il gas.

3. Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2012 e per ogni anno civile successivo, ciascuno Stato membro determina, per ogni costruttore, secondo i metodi descritti nella parte B:
- a) il numero complessivo di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel loro territorio;
 - b) le emissioni specifiche medie di CO₂, secondo quanto indicato al punto 2 della parte B del presente allegato;
 - c) la massa media, secondo quanto indicato al punto 3 della parte B del presente allegato;
 - d) per ciascuna variante di ciascuna versione di ciascun tipo di veicolo commerciale leggero nuovo:
 - i) il numero complessivo di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel suo territorio, secondo quanto indicato al punto 4 della parte B del presente allegato;
 - ii) le emissioni specifiche di CO₂;
 - iii) la massa;
 - iv) l'impronta del veicolo, secondo quanto indicato al punto 5 della parte B del presente allegato;
 - v) il carico utile.

B. METODOLOGIA PER ACCERTARE I DATI DI MONITORAGGIO DELLE EMISSIONI DI CO₂ PRODOTTE DAI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI NUOVI

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

1. Numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati (*N*).

Gli Stati membri determinano il numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel loro territorio nell'anno di monitoraggio interessato, (*N*).

2. Emissioni specifiche medie di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri nuovi (S_{ave})

Le emissioni specifiche medie di CO₂ di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel territorio di uno Stato membro nell'anno di monitoraggio (S_{ave}) sono calcolate dividendo la somma delle emissioni specifiche di CO₂ di ciascun veicolo nuovo, S , per il numero di autovetture nuove, N .

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

3. Massa media dei veicoli commerciali leggeri nuovi

La massa media di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel territorio di uno Stato membro nell'anno di monitoraggio (M_{ave}) è calcolata dividendo la somma della massa di ciascun veicolo nuovo, M , per il numero di veicoli nuovi, N .

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

4. Distribuzione dei veicoli commerciali leggeri nuovi per versione

Per ciascuna versione di ciascuna variante di ciascun tipo di veicolo commerciale leggero nuovo, è necessario registrare il numero di veicoli di nuova immatricolazione, la massa dei veicoli, le emissioni specifiche di CO₂ e l'impronta del veicolo.

5. Impronta

L'impronta di un veicolo è calcolata moltiplicando il passo del veicolo per la sua carreggiata.

6. Carico utile

Per "carico utile del veicolo" s'intende la differenza tra la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile a norma dell'allegato III della direttiva 2007/46/CE e la massa del veicolo.

7. [...]

C. FORMATO PER LA COMUNICAZIONE DEI DATI

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

Dati aggregati:

Anno:	Numero complessivo di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati	Emissioni specifiche medie di CO ₂ (g/km)	Massa media (kg)	Impronta media (m ²)	Carico utile medio (kg)

	(Costruttore 1)	...	...	...	...
	(Costruttore 2)	...	...	...	...

	Totale tutti costruttori	...	...	...	...

Dati dettagliati a livello del costruttore:

Anno	Costruttore	Tipo di veicolo commerciale leggero	Variante	Versione	Categoria di veicolo omologato	Categoria di veicolo immatricolato	Marca	Nome commerciale	Tecnologia innovativa o gruppo di tecnologie innovative*	Totale nuove immatricolazioni	Emissioni specifiche di CO ₂ (g/km)	Consumo di idrogeno (g/km)	Consumo elettrico (Wh/km)	Massa (kg)	Impronta (m ²)	Carico utile medio (kg)	Riduzione emissioni mediante tecnologie innovative*
anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 1)	(denominazione della variante 1)	(denominazione della versione 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 1)	(denominazione della variante 1)	(denominazione della versione 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 1)	(denominazione della variante 2)	(denominazione della versione 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 1)	(denominazione della variante 2)	(denominazione della versione 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 2)	(denominazione della variante 1)	(denominazione della versione 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 2)	(denominazione della variante 1)	(denominazione della versione 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 2)	(denominazione della variante 2)	(denominazione della versione 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
anno 1	(nome del costruttore 1)	(denominazione del tipo 2)	(denominazione della variante 2)	(denominazione della versione 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
anno 1	(nome del costruttore 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

